COMUNE DI MILANO

NOTE SULL'ESERCIZIO DELLE TRAMVIE URBANE

COMUNE DI MILANO

NOTE
SULL' ESERCIZIO
DELLE
TRAMVIE URBANE

MILANO
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DITTA ENRICO REGGIANI
Via della Signora, N. 15

1906.

Illustrissimo Signor Sindaco,

In conformità all'incarico avuto dall'onor. Giunta, l'Ufficio tramviario ha compilato i diagrammi dell'Esercizio municipale delle tramvie urbane visibili nel Padiglione della "Città di Milano,, all'Esposizione Internazionale.

Gli elementi, che servirono alla compilazione dei diagrammi, sono raccolti in queste note, in cui lo scrivente ha cercato di esporre brevemente in quali condizioni funzioni l'Esercizio tramviario del nostro Comune e quali ne siano i risultati.

Nel presentare questo lavoro, lo scrivente osa esprimere la fiducia che esso, benchè assai sommario, possa riescire di gradimento della S. V. Ill.ma e dell'onor. Giunta e non privo di qualche interesse per gli studiosi.

Col massimo ossequio

Milano, luglio 1906

Devotissimo

Ing. Pietro Giovanola

Direttore municipale
del Servizio Tramviario

NOTE

SULL'ESERCIZIO DELLE TRAMVIE URBANE.

Il servizio tramviario urbano a Milano venne iniziato appena venticinque anni or sono, quando già da parecchi anni era fiorente in altre città.

La Giunta, nella relazione colla quale presentava al Consiglio comunale le proposte per la prima concessione di tramvie a cavalli, esponeva che « la titubanza nell'ammettere nel cuore della città questo « genere di locomozione è in parte legittimata dalla considerazione « che molte fra le vie di Milano sono poco ampie e tortuose; che il « movimento di veicoli di ogni genere vi è molto riflessibile, che si « presenta a primo aspetto difficile l'impianto sulle vie delle guide di « ferro, sia per il genere di pavimentazione che per la loro speciale « conformazione, al punto di temere che una tale innovazione, anzichè « migliorare, possa peggiorare il servizio interno della città, fatto così « regolarmente dagli omnibus ».

L'imminenza della memorabile Esposizione Nazionale del 1881 e la convinzione della insufficienza di mezzi di trasporto in comune allora esistenti indussero l'Amministrazione comunale a vincere ogni titubanza ed a pubblicare il 15 agosto 1880 un Capitolato per la concessione delle tramvie a cavalli in servizio locale nel Comune di Milano, fino al 31 dicembre 1896.

Solo quattro concorrenti aspirarono alla concessione e fra questi uno chiedeva che la durata del contratto fosse limitata ad un anno

ed un altro ad un triennio; degli altri due, uno offriva al Comune una partecipazione di 7. 51 % sul prodotto lordo e l'altro una partecipazione di 9. 30 % sullo stesso prodotto.

Come si sia svolto il servizio sotto l'impero della concessione, accordata colla deliberazione consigliare del 23 settembre 1880 al migliore offerente, non è il caso di esporre in questa breve memoria, che non ha la pretesa di costituire una monografia completa sul servizio tramviario di Milano.

Solo scopo di questi appunti è di riunire i dati che, sotto forma di diagrammi, il Comune, a cura dell'Ufficio tramviario municipale, mise a disposizione del pubblico nel padiglione della «Città di Milano» dell'Esposizione Internazionale, e di fare conoscere in qual modo il Comune conduca l'Esercizio tramviario urbano.

Per procedere ordinatamente si espongono in modo sommario prima i patti contrattuali e le norme regolamentari che disciplinano l'esercizio, poi i mezzi impiegati dal Comune per esercitare le funzioni che gli sono assegnate dal contratto, indi, dopo un breve accenno allo sviluppo della rete tramviaria, si riportano quelli fra i risultati dell'esercizio, che possono offrire qualche interesse e dare al lettore un adeguato concetto del servizio che rende alla cittadinanza, e dei vantaggi che procura alle finanze comunali l'attuale ordinamento delle tramvie, senza tacere i difetti principali che si incontrano e gli ostacoli che maggiormente si oppongono ad un migliore funzionamento.

I.

CONTRATTO E REGOLAMENTO D'ESERCIZIO.

L'attuale ordinamento dell'esercizio tramviario urbano di Milano trae origine dalla convenzione conclusa il 29 ottobre 1895 fra il Comune e la Società Generale Italiana Edison di elettricità, per la durata di 20 anni a partire dal 1° gennaio 1897. In virtù di tale convenzione, colla quale il Comune provvide al servizio delle tramvie, l'esercizio, anzichè essere, come in passato, concesso ad un'Impresa, venne assunto dal Comune stesso, che si incaricò direttamente di alcune delle prestazioni necessarie pel servizio, mentre altre affidava alla Società contraente, riservando esclusivamente a se stesso, quale esercente, il giudizio sulla convenienza e l'assoluta facoltà di modificare la rete, sia creando linee nuove, sia variando la lunghezza o l'andamento di quelle descritte nell'allegato alla convenzione.

Oggetto del contratto non erano, come nel caso di una concessione, determinate linee, ma le prestazioni pel servizio di tutte quelle linee che, nel periodo di durata del contratto, al Comune sarebbe piaciuto di impiantare. Nessuna ingerenza nella determinazione delle linee è lasciata alla Società contraente, la quale ha l'obbligo di fornire per ciascuna linea le prestazioni contrattuali nel termine convenuto, e nella misura che il Comune crede di ordinarle.

Il reddito dell'esercizio è del Comune esercente e questo paga alla Società fornitrice delle prestazioni un corrispettivo commisurato sulla quantità di queste prestazioni, la cui unità di misura è il chilometro percorso da ciascuna vettura. Inoltre il Comune stesso accorda alla Società una interessenza negli utili.

Questo contratto pel quale (come durante la discussione in Consiglio comunale ebbe a definire un valente cultore di discipline economiche) il trasporto in comune « che fino al 31 dicembre 1896 era un'industria « disciplinata e sorvegliata, diventava dall'alba del 1897 una funzione « dell'Autorità comunale », era assai ardito, dati i concetti che in materia di concessioni e di esercizi di tramvie dominavano all'epoca in cui venne concluso.

Oggi in tema di assunzione di pubblici servizi da parte dei Comuni tengono il campo idee più avanzate, ma, per rettamente giudicare dell'importanza e dell'arditezza del contratto del 1895, bisogna riportarsi ai criteri generalmente prevalenti a quell'epoca, vicina in ragione di tempo, ma tanto lontana in quanto ad opinioni dominanti su questo argomento.

Tanto si temeva allora l'alea di questi esercizi che la legge del 31 dicembre 1896 sulle tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche all'art. 39 faceva divieto alle Provincie, ai Comuni, ai Corpi morali ed ai Consorzi di esercire tramvie a trazione meccanica.

Il Comune di Milano, malgrado questa disposizione di legge, potè esercire le sue tramvie perchè, come ebbe a riconoscere il Consiglio di Stato, era applicabile al suo caso l'art. 46 della legge del 31 dicembre 1896, il quale stabiliva che fossero rispettati i diritti esplicitamente acquistati in forza di patti contrattuali.

Come è detto nella relazione, colla quale la Giunta presentava al Consiglio comunale le proposte relative al nuovo contratto, la Giunta stessa si proponeva di erogare larghissima parte degli utili a vantaggio del pubblico, e coll'istituire nuove linee e prolungamenti di linee destinate ad essere per molti anni passive e coll'adottare più onerose condizioni di orario, di tariffe, di corrispondenze e col migliorare le condizioni del personale dell'Impresa, riservando alle finanze comunali solo un piccolo vantaggio.

Vedremo più avanti a quali risultati abbia condotto l'applicazione dei nuovi criteri; prima conviene esporre in quale modo questi criteri siano stati tradotti in atto. Procediamo quindi ad un esame sommario dei patti contrattuali e delle norme e delle disposizioni regolamentari, mercè le quali ai patti viene data praticamente esecuzione.

Queste norme e queste disposizioni sono contenute nel Regolamento di esercizio prescritto dall'art. 37 della convenzione, il quale prevede che il Regolamento stesso possa essere variato durante l'esercizio. Invariabili i patti contrattuali, che stabiliscono i diritti delle parti contraenti,

le modalità di applicazione debbono necessariamente variare colle mutabili esigenze di un servizio che, per natura sua, deve essere in costante sviluppo ed in continua trasformazione per mantenersi in relazione ai bisogni dell'incremento di una grande città ed ai progressi quotidiani della tecnica. Data la natura dei rapporti fra il Comune esercente e la Società fornitrice di prestazioni, dall'art. 37 della convenzione è demandata al Comune la formazione del Regolamento, mentre la Società deve semplicemente essere udita. L'esperienza della Società può fornire preziosi elementi per la formazione e per le successive modificazioni del Regolamento, ed è quindi fatto obbligo al Comune di sentire la Società, ma senza che il consenso di questa sia necessario per la validità delle norme regolamentari.

Esposta l'origine e la formazione del Regolamento vediamo quali patti comprenda la convenzione e quali disposizioni di Regolamento ne derivino.

Gli articoli dal 7 al 17 della convenzione, e le disposizioni di Regolamento che ne derivano, contengono quanto si riferisce al servizio. Riservandoci di esporre più avanti con qualche ampiezza questa parte esaminiamo brevemente gli altri patti, tenendo presente come alcuni articoli della convenzione e del Regolamento contengano prescrizioni, che non presentano speciale interesse. Limitiamo l'esame a quanto caratterizza la fisionomia dell'Esercizio tramviario di Milano, unendo in fine di queste note la convenzione (Allegato *I*) ed il Regolamento (Allegato *II*).

Natura e scopo del contratto. — Norme generali. — I primi due articoli del contratto determinano le funzioni del Comune e quelle della Società Edison; il primo stabilisce che il Comune intende provvedere all'Esercizio delle tramvie sulle linee indicate negli allegati e su tutte quelle altre nuove, o risultanti da prolungamenti e da modificazioni che in progresso di tempo, a suo esclusivo giudizio intenderà di stabilire e che il Comune stesso impianterà e manterrà i binari costituenti le linee.

In relazione a questo articolo ed ai successivi 7, 8, e 10, i primi tre articoli e l'art. 15 del Regolamento stabiliscono che il Comune, per l'Esercizio dell'azione che contrattualmente gli spetta, intende valersi nei rapporti colla Società Edison di uno speciale Ufficio tramviario.

L'art. 2 del contratto determina le prestazioni assunte dalla Società Edison.

A complemento delle indicazioni degli articoli 1 e 2 del contratto, l'art. 35 del Regolamento chiarisce la parte che spetta al Comune e quella che spetta alla Società Edison nello sgombro delle nevi e nella pulizia della zona di strada occupata dal binario.

L'art. 3 della convenzione fissa il termine entro il quale il Comune si impegna a finire l'impianto delle linee per le quali la Società Edison deve fornire le prestazioni contrattuali.

Per l'art. 4 il Comune deve fare tutte le pratiche occorrenti per ottenere l'autorizzazione governativa all'Esercizio, e la Società Edison riconosce il proprio obbligo di sottomettersi a tutte le prescrizioni che l'Autorità stessa credesse di stabilire.

Per l'art. 6 del contratto il tipo di materiale deve essere approvato dalla Giunta che può far introdurre anche durante l'esercizio le modificazioni di dettaglio che crede convenienti pel comodo e per la sicurezza delle persone L'articolo stesso determina la capacità massima che potranno avere le vetture, e ciò in dipendenza del fatto che base unitaria del compenso per le prestazioni è il chilometro percorso da ciascuna vettura.

In relazione a questo art. 6 della convenzione gli articoli dal 22 al 27 del Regolamento fissano alcune modalità relative al materiale.

Coll'art. 18 della convenzione il Comune si è impegnato a valersi della Società Edison pei suoi servizi tramviari urbani a trazione elettrica, riservandosi la facoltà di provvedere come meglio crede all'Esercizio con qualsiasi altro mezzo, nonchè la facoltà di far percorrere i propri binari da altri, anche con tramvie a trazione elettrica, purchè queste non facciano il servizio locale.

L'art. 22 fa obbligo alla Società di avere un impianto di riserva autonomo capace di dare tutta l'energia necessaria al servizio delle tramvie, nel caso che provveda alla trazione di queste con un impianto di trasmissione di energia situato fuori del territorio del Comune.

Personale. — Gli articoli del contratto dal 27 al 29 hanno speciale importanza. Riportandoci al momento in cui fu stipulato il contratto, vediamo che essi rappresentano un passo non indifferente nella via della protezione degli interessi del personale. L'art. 27 garantisce il mantenimento in servizio degli agenti già addetti alla trazione animale, e fissa in dieci ore il massimo di durata del lavoro giornaliero. L'art. 28 stabilisce in trenta centesimi all'ora la misura minima di mercede.

L'art. 29 impone l'assicurazione obbligatoria del personale a tutta cura e spesa della Società, parecchi anni prima che questo obbligo fosse sancito dalla legge: inoltre questo articolo istituisce un fondo di previdenza a favore del personale, nella costituzione del quale il Comune concorre col 3 % degli utili annui, la Società Edison con un centesimo per ogni ora pagata a ciascun agente, il personale in misura da determinarsi dal Regolamento speciale che disciplina il funzionamento del fondo e che si unisce (Allegato *VI*).

Riscatto. — Coll'art. 38 il Comune si è riservata la facoltà di riscatto, compensandolo al valore industriale che verrà stabilito, tenendo conto anche di tutta la durata del contratto e rilevando il materiale fisso e mobile e, ove lo creda, le officine generatrici di energia elettrica poste nel Comune, le rimesse, ecc. Questo diritto di riscatto non può esercitarsi nei primi dieci anni, ma bensì in qualunque momento del secondo decennio.

Durata del contratto. — Un patto che generalmente si mette in principio dei contratti, mentre nella nostra convenzione si trova fra gli ultimi, è quello che determina la durata. Questa è fissata in 20 anni a partire dal 1° gennaio 1897 dall'art. 40, il quale fa richiamo inoltre alle norme (stabilite dall'art. 25) da seguirsi alla fine del contratto, ed ai casi di decadenza previsti dall'art. 33. Queste norme e questi casi non offrono speciale interesse, essendo presso a poco quelli che si trovano in tutti i contratti di questo genere.

Numero delle vetture. – Orari. – Percorsi. — Gli articoli 7 e 8 della convenzione contengono i patti che reggono il servizio propriamente detto; essi determinano l'orario, il numero di vetture in servizio, i percorsi. Da questi due articoli derivano gli articoli 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 112, 113 del Regolamento.

Per l'art. 7 del contratto il servizio deve durare dalle ore 6 alle 24 in estate e dalle ore 7 alle 24 in inverno, con facoltà nella Giunta di stabilire orari intermedi nelle stagioni intermedie. L'art. 12 del Regolamento determina che il servizio normale comincierà alle 6 nei mesi di maggio, giugno, luglio ed agosto, alle 6 ½ in marzo, aprile, settembre ed ottobre, alle 7 in novembre, dicembre, gennaio e febbraio.

Il servizio, secondo l'art. 7 del contratto, deve cominciare e finire alle ore convenute con vetture in partenza contemporanea dai due

estremi di ciascuna linea, e per la linea anulare di Circonvallazione con due vetture in partenza per direzione opposta dalle porte, che resta riservato alla Giunta di designare e che l'art. 11 del Regolamento determina debbano essere le seguenti: Venezia, Romana, Ticinese, Magenta e Tenaglia. Il passaggio della Circonvallazione per porta Tenaglia essendo stato soppresso, a questa porta venne sostituito l'attraversamento della via Bramante.

Il secondo paragrafo dell'art. 7 del contratto stabilisee le eccezioni all'orario normale e riconosce nella Giunta il diritto di introdurre in questo le variazioni parziali o generali che riterrà opportune a vantaggio del servizio pubblico e di determinare il numero delle vetture che dovranno percorrere ciascuna linea o tronco di linea durante l'orario di servizio. Questo diritto è completato da quello riconosciuto dal terzo paragrafo dell'art. 8 alla Giunta di stabilire, per ciascuna linea o tronco di linea e per ciascuna vettura, il numero dei chilometri da percorrersi giornalmente, con facoltà di ridurre l'orario di alcune vetture, purchè siano rispettati: il numero minimo di vetture, la percorrenza minima e massima giornaliera, nonchè la percorrenza media annua di eiascuna vettura, quali risultano dalla terza parte dell'art. 7 e dalla prima parte dell'art. 8 della convenzione.

L'ultima parte dell'art. 7 del contratto determina gli obblighi della Società Edison circa gli aumenti nel numero di vetture richiesti dal Comune.

I patti contenuti negli articoli 7 e 8 del contratto rispecchiano il carattere fondamentale di questo. Il Comune che paga le prestazioni, ne determina la quantità, garantendo al fornitore un minimo di fornitura.

Per l'applicazione di questi patti l'Ufficio tramviario municipale (art. 4 del Regolamento) fissa il numero di vetture che debbono prestare servizio su ciascuna linea, assegna il numero di corse a ciascuna vettura e determina la durata del servizio delle vetture ad orario ridotto. Queste disposizioni dell'Ufficio municipale sono contenute (art. 5 del Regolamento) in una tabella, che, ad ogni cambiamento di stagione, viene proposta dalla Società Edison. La tabella deve essere approvata dal Direttore municipale, il quale (in virtù dei diritti spettanti al Comune per gli articoli 7 e 8 del eontratto) può introdurre tutte le modificazioni che crede del caso. Le modificazioni sono ordinate (art. 7 del Regolamento) anche dopo l'approvazione della tabella, quando in corso di esecuzione risultano riehieste, a parere dell'Ufficio munieipale, dalle esigenze del servizio pubblico, per soddisfare le quali

l'Ufficio può (art. 8 del Regolamento) ordinare od autorizzare che alcune vetture passino momentaneamente da una linea ad un'altra, come pure può far mettere in servizio straordinario vetture in numero maggiore del normale, rispettando sempre i limiti contrattuali. Può anche l'Ufficio municipale, per esigenze straordinarie (art. 13 del Regolamento) prolungare l'orario al di là del normale. Trattandosi di deroga al limite contrattuale, occorre in questo caso l'assenso della Società contraente; mentre questo assenso non occorre quando si tratta dell'orario del servizio delle Stazioni ferroviarie (art. 14 del Regolamento), che viene regolato dall'Ufficio municipale sulla base dell'orario delle Ferrovie, questa eccezione essendo prevista dall'art. 7 della convenzione.

Gli articoli 112 e 113 del Regolamento provvedono ad impedire che si eludano le prescrizioni date dall'Ufficio municipale, facendo viaggiare sotto qualche pretesto alcune vetture per una parte della giornata su linee diverse da quelle fissate. Tali articoli stabiliscono che non è ammessa modificazione nel percorso delle vetture, senza l'ordine o l'autorizzazione dell'Ufficio, eccettuati i casi di forza maggiore, i quali però non sono ammessi, se non riconosciuti come tali dall'Ufficio stesso.

Compensi. — I percorsi eseguiti senza autorizzazione dell'Ufficio municipale fuori della linea cui ciascuna vettura è assegnata, quelli eseguiti in più di quanto stabiliscono le tabelle approvate dall'Ufficio stesso, come quelli che venissero compiuti da vetture messe in circolazione in più di quelle fissate dalle tabelle non sono conteggiabili pei compensi contrattuali, stabiliti dall'art. 15 della convenzione nella misura seguente:

a) L. 0.255 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle vetture automotrici messe in servizio nel primo quinquennio;

b) L. 0.27 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle automotrici messe in servizio nel secondo quinquennio;

c) L. 0.285 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle automotrici messe in servizio nel terzo quinquennio;

d) L. 0.130 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle vetture rimorchiate, messe in servizio in qualunque momento dei tre primi quinquenni.

Non è convenuto prezzo pei percorsi eseguiti da vetture messe in servizio nell'ultimo quinquennio, perchè a termini dell'art. 7 del

contratto il Comune può esigere la costruzione di nuove vetture solamente durante i primi quindici anni.

Oltre i compensi fissi per ciascun chilometro percorso il Comune, come si è detto, dà alla Edison una partecipazione negli utili. Questi utili, secondo quanto stabilisce l'art. 16 del contratto, si determinano sottraendo dall'introito lordo i compensi pei percorsi pagati alla Società Edison ed un'altra quota fissa di L. 4500 per ciascun chilometro di binario prelevata dal Comune a compenso degli oneri che gli derivano dai binari. Del residuo ottenuto da questa sottrazione il Comune dà il 40 % alla Società Edison, quale sua interessenza nei benefici.

Esposti quali sono i compensi pagati dal Comune, si dovrebbero esporre le norme (art. 17 del contratto) per l'accertamento dei chilometri percorsi, ma il documento che serve a stabilire quali sono questi percorsi, essendo la stessa cedola che serve a determinare a quanto ammontino gli introiti, converrà dire prima qualche cosa circa gli introiti, cominciando dalle tariffe.

Tariffe. — La tariffa generale (art. 12 del contratto) è di Cent. 10 per ciascuna linea o frazione di linea, avvertendo che la Circonvallazione è divisa in tratte, di cui ciascuna conta per una linea. Due eccezioni sono fatte alla tariffa generale e queste eccezioni sono date dalla riduzione di prezzo durante due ore, e dalla corrispondenza che permette di percorrere con dieci centesimi due frazioni contigue di linee, delle quali una deve essere sulla Circonvallazione.

Trasporti gratuiti. — Agenti postali e telegrafici. — Per l'art. 14 della convenzione sono trasportati gratuitamente e senza biglietto purchè in divisa, i sorveglianti municipali, gli agenti daziari del Comune, i controllori tramviari municipali ed il personale subalterno della Società Edison; sono trasportati con biglietto, ma senza pagamento in denaro, i Delegati della sorveglianza municipale, il personale di direzione della Società Edison, e dell'Ufficio municipale tramviario. Alle stesse condizioni di questi funzionari hanno gratuito passaggio, per l'art. 70 del Regolamento approvato col R. Decreto 17 giugno 1900, n. 306, il Prefetto, i funzionari del Circolo di Milano dell'Ufficio speciale delle Ferrovie (già R. Ispettorato delle Strade ferrate) ed i membri del Comitato superiore delle Strade ferrate, ed inoltre, in seguito a speciali accordi fra il Comune e la Società Edison, alcuni Ufficiali dei carabinieri ed alcuni funzionari di Pubblica Sicurezza.

La Società Edison al suo personale di direzione ed il Comune a tutti gli altri funzionari ammessi al trasporto con biglietto senza pagamento in denaro forniscono libretti contenenti buoni per una corsa a Cent. 5. Il funzionario munito di libretto stacca e consegna al bigliettario un buono durante le corse a prezzo ridotto, due buoni durante le corse a prezzo normale. Il bigliettario dà in cambio un biglietto, ed a servizio finito versa alla cassa i tagliandi come se fossero monete da Cent. 5. Con questo sistema, tradizionale a Milano, e già in uso anche durante il servizio tramviario a trazione animale, il controllore deve trovare in mano ad ogni passeggiero, non in divisa, un biglietto regolare. Inoltre riesce possibile sapere a quanto ammontino i trasporti gratuiti. Il contratto non ammette trasporti a tariffa speciale; esso, all'art. 14, già citato, fa una sola eccezione a favore del personale in uniforme dipendente dall' Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi, lasciando al Comune la facoltà di accordargli un prezzo ridotto.

Di questa facoltà il Comune si è valso all'inizio della applicazione del contratto mediante un abbonamento annuo a *forfait* pel trasporto dei portalettere e contro pagamento di un centesimo per ogni telegramma giunto a Milano pel trasporto dei fattorini telegrafici.

Più tardi col 1° luglio 1899, l'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi avendo assunto il pagamento per questi ultimi, che prima pagavano in proprio, si fece una convenzione unica per entrambe le categorie di agenti, pagando l'Amministrazione una somma annua fissa.

Finalmente colla convenzione del 1904 si stabilì un canone annuo di L. 25 000 pel trasporto dei portalettere e fattorini telegrafici in numero massimo di 451 ed un compenso in ragione di L. 65 annue per ogni agente in più di questo numero massimo.

Il pagamento del prezzo di trasporto si fa contro consegna di un biglietto, che il bigliettario deve staccare dal libretto in presenza del passeggiero (articoli 85 e 97 del Regolamento).

I biglietti (art. 53 del Regolamento) sono di tre categorie:

1° biglietti ordinari;

2° biglietti a pagamento di Cent. 10 per corrispondenza;

3° biglietti gratuiti corrispondenti.

I biglietti di ciascuna categoria si dividono in biglietti per le linee radiali (cioè per le linee che irradiano da piazza del Duomo) e biglietti per la linea anulare di Circonvallazione (art. 54 del Regolamento).

Per le radiali:

I biglietti ordinari son bianchi per i percorsi dal centro della città alle estremità delle linee e rossi pei percorsi in senso inverso; i biglietti a pagamento di Cent. 10 per corrispondenza sono gialli, e quelli corrispondenti gratuiti sono verdi (articoli 55, 57, 58 del Regolamento).

La Circonvallazione è divisa in due serie di tratte; per una serie valgono i biglietti ordinari bianchi, per l'altra valgono i biglietti ordinari rossi. I biglietti per corrispondenza, che si emettono in Circonvallazione sono azzurri, ed i corrispondenti gratuiti della stessa linea sono verdi (articoli 56, 57, 58 del Regolamento).

I modelli di biglietti che si uniscono (Allegato *III*) ne mettono in chiaro le caratteristiche meglio di quanto potrebbe fare una descrizione, che dovrebbe essere troppo lunga e minuziosa. Occorre però tenere presente che i biglietti ordinari portano due caselle, in una delle quali è indicato il prezzo di Cent. 5 e nell'altra quello di Cent. 10 (art. 59 del Regolamento) e che i biglietti per corrispondenza tanto delle radiali, quanto della Circonvallazione portano caselle contenenti i 31 giorni del mese e caselle contenenti i nomi delle varie radiali, caselle queste ultime che si trovano anche nei biglietti corrispondenti gratuiti della Circonvallazione.

I biglietti sono riuniti in libretti di 250. Ciascun biglietto, oltre un numero progressivo porta un numero di serie (articoli 60 e 62 del Regolamento).

I biglietti sono confezionati a cura e spesa della Società Edison in conformità a campioni approvati dalla Giunta municipale, che ha la facoltà di introdurre in ogni tempo le modificazioni che ritiene del caso, ed anche di avocare a sè la fornitura dei biglietti, sempre però a spese della Società Edison (articoli 40, 41, 42, 61 del Regolamento).

I biglietti sono custoditi dalla Società Edison sotto la sua responsabilità, in un magazzino generale, che rifornisce i magazzini secondari presso i singoli depositi (articoli 40, 64 del Regolamento).

Ogni introduzione di biglietti nel magazzino centrale, come ogni invio di biglietti da questo ai magazzini secondari ha luogo in presenza di un rappresentante del Comune, e dà luogo ad un verbale in doppio originale, di cui uno pel Municipio, ed uno per la Società. In base a questi verbali si tengono i libri di carico e di scarico del magazzino centrale, sui quali ogni operazione è firmata da un rappresentante del Comune e da uno della Società (articoli 44, 45, 46, 48 del Regolamento).

Parimenti ad ogni introduzione nei magazzini secondari di biglietti mandati dal magazzino centrale assiste un rappresentante del Comune. Queste introduzioni sono scritte nei libri di carico dei magazzini secondari, mentre nei libri di scarico di questi figurano giornalmente i biglietti emessi sulle vetture. Tanto nei libri di carico e di scarico del magazzino centrale, quanto in quelli dei magazzini secondari ad ogni serie corrisponde una pagina (articoli 49, 50, 51 del Regolamento).

Il Municipio può procedere in qualunque momento alle verifiche dei magazzini, sospendere la vendita di alcune serie di biglietti (articoli 43, 66 del Regolamento). Ad ogni vettura viene consegnata giornalmente una serie di biglietti, ed è vietato emettere durante giorni consecutivi biglietti di una serie sulla stessa linea, e di consegnare la stessa serie durante giorni consecutivi allo stesso bigliettario (articolo 65 del Regolamento).

I biglietti ordinari si emettono a Cent. 5 durante le prime due ore dell' orario normale, e mentre dura questa tariffa ridotta le vetture portano speciali cartelli rossi colla dicitura ***5 Cent.*** Abbiamo visto che i biglietti ordinari portano due caselle, di cui una indicante il prezzo di Cent. 5. Questa casella deve essere forata dal bigliettario che vende il biglietto a prezzo ridotto (articoli 67, 68, 69, 70, 85 del Regolamento).

Il biglietto per corrispondenza emesso sopra una radiale dà diritto al passeggiero di percorrere la radiale stessa dal punto di emissione fino alla Circonvallazione ed il tratto di Circonvallazione compreso fra questa radiale e quella più vicina.

Inversamente il biglietto per corrispondenza emesso sulla Circonvallazione dà diritto al passeggiero di percorrere questa fino all'incontro della radiale più vicina ed il tratto di questa radiale compreso fra la Circonvallazione e la piazza del Duomo, oppure fra la Circonvallazione ed il punto estremo. Il bigliettario di radiale che vende il biglietto per corrispondenza fora la casella contenente il nome della radiale stessa e quella contenente la data. Il bigliettario di Circonvallazione che emette il biglietto per corrispondenza fora la data e la radiale più vicina.

Il biglietto per corrispondenza permette di compiere durante la giornata dell' emissione la seconda parte del percorso sulla linea in corrispondenza, sulla quale viene ritirato dal bigliettario, che lo sostituisce con un biglietto gratuito detto corrispondente (articoli 76 a 83, 91, 92, 102, 103 del Regolamento).

Accertamento degli introiti e dei percorsi. – Cedola. Esposto il modo di emissione dei biglietti, vediamo come per mezzo della iscrizione di questa emissione si determinino gli introiti ed i percorsi.

Il documento che serve a stabilire quale fu l'incasso ed il percorso di ciascuna vettura è la cedola, riportata nell'Allegato *IV*. All'uscita dal deposito viene consegnata al bigliettario la cedola pel servizio della giornata, e nessuna vettura può circolare se non è scortata da cedola riconosciuta regolare dal rappresentante del Comune (articoli 106, 109, 110, 9 del Regolamento).

Ogni cedola porta un numero e su essa figurano tutte le indicazioni di servizio, e cioè: numero della vettura, linea, orario, numero di corse, nomi degli agenti che devono prestar servizio nelle diverse ore della giornata.

Pei biglietti si iscrivono negli appositi spazi la serie ed i primi numeri di ogni qualità attaccati ai singoli libretti (articoli 84 e 91 del Regolamento). Alla fine di ogni corsa di radiale il bigliettario scrive nella apposita casella il primo numero dei biglietti che gli rimangono del colore venduto durante quella corsa. Arrivando in piazza del Duomo il bigliettario iscrive nella casella, portante di fianco in rosso il numero dispari, il primo numero dei biglietti rossi nella prima colonna, nella seconda quello dei biglietti per corrispondenza e nella terza quello dei biglietti gratuiti. Analogamente arrivando all'estremità della radiale iscrive nella prima colonna della riga portante il numero pari nero, il primo numero dei biglietti bianchi rimastigli, e sulle altre due colonne i biglietti per corrispondenza ed i gratuiti. Una parte della cedola è destinata alle corse a Cent. 5, il resto alle corse a Cent. 10. Al termine della vendita dei biglietti a prezzo ridotto il bigliettario si presenta in piazza del Duomo al rappresentante del Comune, al quale fa constatare quali siano i primi numeri dei biglietti che deve vendere a prezzo normale. Il rappresentante del Comune, verificato che l'iscrizione in cedola dei biglietti venduti fino a quel momento è regolare, firma la cedola sotto la casella corrispondente all'ultima corsa a prezzo ridotto, e fa abbassare lo speciale cartello indicante il prezzo di Cent. 5.

Dopo questa operazione il bigliettario iscrive ad ogni fine di corsa i biglietti nella parte della cedola destinata alle corse a Cent. 10 (articoli 86, 87 e 89 del Regolamento).

Le iscrizioni in cedola si fanno al termine di ogni corsa, anche se non si sono venduti biglietti, nel qual caso si ripete il numero già

scritto precedentemente, restando rigorosamente vietato il tralasciare di fare l'iscrizione, il trasportare dalla casella di una corsa a quella dell'altra i biglietti venduti od il suddividere questi in un numero di corse maggiore di quelle effettuate (articoli 116 e 117 del Regolamento).

In questo modo il numero di iscrizioni in cedola è uguale al numero di corse eseguite, che, moltiplicato per la lunghezza della linea, dà il percorso giornaliero della vettura.

L'introito risulta dalle quantità di biglietti venduti a Cent. 5 ed a Cent. 10, che si desumono dai numeri iscritti in cedola dai bigliettari e controllati durante il giorno sulle vetture, al passaggio dalla tariffa ridotta alla tariffa ordinaria in piazza del Duomo, alla cessazione del servizio in deposito, dove appena rientrato il bigliettario presenta la cedola ed i biglietti all'agente del Comune. Questi esamina se gli ultimi numeri iscritti sono i primi attaccati ai libretti dei biglietti, e riconosciuta la regolarità delle iscrizioni firma la cedola immediatamente sotto gli ultimi numeri (art. 114 del Regolamento).

In modo analogo per la Circonvallazione al termine di ogni tratta il bigliettario iscrive nella cedola il primo numero rimastogli dei biglietti venduti in quella tratta; nelle località determinate (art. 100 del Regolamento) fa constatare la regolarità del passaggio dalla tariffa ridotta alla tariffa normale, ed in deposito presenta cedola e biglietti all'agente del Comune. Come per le radiali, dalle iscrizioni del bigliettario si desumono per la Circonvallazione l'introito ed il percorso delle singole vetture.

(In quanto si è finora esposto, si è sempre parlato delle radiali e della Circonvallazione. Esiste inoltre una linea che attraversa la città senza passare per piazza del Duomo, collegando le Stazioni ferroviarie, ed è perciò detta Interstazionale. Per questa linea si opera, tanto riguardo ai percorsi, quanto riguardo ai biglietti, come per le radiali, considerando la Stazione Centrale come corrispondente alla piazza del Duomo, colla sola eccezione che questa linea non ha servizio di corrispondenza).

Riconosciuta dall'agente del Comune la regolarità della cedola, il personale di deposito della Società Edison (art. 118 del Regolamento) eseguisce i conteggi dei biglietti, ne deduce la somma che il bigliettario deve versare ed incassa questa somma. I risultati di questi conteggi sono riportati sulla cedola. Ultimate queste operazioni le cedole sono introdotte in cassette chiuse, di cui l'Ufficio municipale tiene le chiavi. Le cassette sono consegnate il mattino seguente a questo

Ufficio, che fa lo spoglio delle cedole e coi risultati degli spogli compila il bollettino giornaliero, che trasmette alla Società Edison ed ed alla Ragioneria municipale (articoli 119, 120, 121, 122, 123 del Regolamento). In base ai bollettini giornalieri compilati dall' Ufficio tramviario, la Ragioneria municipale redige il conto da cui risulta il debito della Società Edison per gli incassi fatti per conto del Comune ed il credito della Società pei compensi dovutile in ragione dei chilometri percorsi dalle vetture. La differenza fra questo debito e questo credito rappresenta la somma, che la Società deve versare nelle casse del Comune in virtù dell'art. 17 della convenzione.

II.

UFFICIO TRAMVIARIO MUNICIPALE.

Abbiamo visto precedentemente come nel Regolamento il Comune, per l'esercizio dell'azione direttiva e di sorveglianza spettantegli in virtù dei patti contrattuali, abbia stabilito di valersi, nei rapporti colla Società Edison, di un apposito Ufficio.

L'Ufficio tramviario municipale è retto dal Regolamento speciale, che si unisce (Allegato *V*). Questo Regolamento determina la composizione dell'Ufficio, ne disciplina il funzionamento interno ed i rapporti cogli altri Uffici municipali, mentre i suoi rapporti colla Società Edison sono retti dal Regolamento di esercizio.

Come si può dedurre da quanto siamo andati esponendo a proposito del contratto e del Regolamento di esercizio, le mansioni dell'Ufficio tramviario sono di tre ordini: direttivo, di controllo, contabili.

Le mansioni direttive previste dal Regolamento dell'Ufficio sono:

1° stabilire, secondo i bisogni, il numero di vetture per ciascuna linea ed il numero di corse per ciascuna vettura;

2° approvare gli orari di servizio entro i limiti della convenzione e del Regolamento di esercizio;

3° dare, sempre entro i limiti della convenzione e del Regolamento di esercizio, le disposizioni necessarie pel buon andamento del servizio.

Le mansioni di controllo sono: sorvegliare l'esecuzione della convenzione e degli ordini emanati, riferire alla Giunta le eventuali irregolarità e proporre l'applicazione delle penalità previste dalla convenzione stessa.

Le mansioni contabili sono:

1° fare il conteggio giornaliero delle somme introitate e dei percorsi eseguiti e trasmettere alla Ragioneria municipale ed alla Società Edison il bollettino compilato coi risultati di questi conteggi;

2° fornire alla Ragioneria municipale gli elementi necessari per la compilazione dei conti colla Edison e delle parti del bilancio del Comune relative all'esercizio tramviario;

3° tenere le statistiche e redigere rapporti alla Giunta.

Quando venne istituito, all'inizio dell'esercizio municipale, l'Ufficio tramviario si componeva del Direttore municipale del servizio tramviario, di due applicati, di cinque diurniste, di diciassette controllori. Come vedremo più avanti dal 1897 al 1905 il lavoro è più che raddoppiato, e sarà triplicato nel 1907. L'Ufficio comprende (dopo le modificazioni approvate nel marzo 1906) il Direttore municipale del servizio tramviario, due applicati, dieci diurniste, trentatre controllori, di cui però due sono permanentemente distaccati al servizio della tramvia suburbana fra i due Cimiteri.

Vediamo come il lavoro è ripartito fra il personale di questo Ufficio.

Sono mansioni del Direttore, a termini dell'art. 13 del Regolamento speciale dell'Ufficio:

1° la direzione e la sorveglianza dell'esercizio e dell'Ufficio; la determinazione del numero di vetture che debbono circolare sulle singole linee e del numero di corse che ciascuna vettura deve compiere; le disposizioni pel buon andamento del servizio;

2° l'assegnazione del lavoro a ciascun impiegato secondo la categoria cui appartiene, ed il coordinamento dei lavori compiuti dai diversi impiegati;

3° gli ordini di servizio ai controllori;

4° gli ordini alla Società Edison in dipendenza del contratto e del Regolamento di esercizio;

5° l'iniziativa e l'esame delle proposte in merito all'organizzazione del servizio, all'impianto di nuove linee ed alla modificazione delle linee esistenti;

6° l'evasione degli affari e delle pratiche che gli vengono affidate dalla Giunta.

Per la sorveglianza tanto del movimento sulle linee, quanto della regolarità delle operazioni nei depositi e della distribuzione dei biglietti il Direttore si vale dell'opera dei controllori, di cui una parte esercita

la sua azione appunto nei depositi, una parte in piazza del Duomo ed una parte sulle linee.

Controllori. – Servizio dei controllori ai depositi. — Abbiamo visto che nessuna vettura può circolare se non è scortata da cedola riconosciuta regolare dall'agente del Comune. L'agente, incaricato di constatare la regolarità della cedola prima che la vettura entri in servizio, è il controllore destinato al servizio del mattino al deposito.

Questo controllore deve trovarsi al suo posto prima che le cedole vengano distribuite al personale in tempo per verificare se esse sono compilate regolarmente. La verifica si eseguisce: confrontando le iscrizioni relative ai biglietti coi biglietti stessi; osservando se figurano i nomi degli agenti che debbono prestare servizio nelle diverse ore della giornata, se è indicata l'ora in cui la vettura deve uscire dal deposito e quella in cui deve rientrarvi, se la linea e la quantità di corse da eseguire sono esatte e cioè corrispondono all'orario generale della stagione od all'orario speciale della giornata.

Se la cedola è regolare e firmata dall'incaricato della Società, il controllore la firma ed essa può scortare la vettura. Se la cedola non è regolare, il controllore rifiuta di firmarla ed essa non può servire, non avendo valore nei rapporti fra il Comune e la Società Edison. Verificate le cedole, il controllore visita le vetture e vieta che vengano messe in circolazione quelle che trova sporche od in cattivo stato, assiste quindi alla loro uscita prendendo nota di tutte le irregolarità di qualunque natura.

All'ora stabilita per la cessazione della vendita dei biglietti a Cent. 5 il controllore di servizio mattutino al deposito si trova al punto della Circonvallazione, che gli è fissato, e procede alle operazioni stabilite pel passaggio dalla tariffa ridotta alla tariffa ordinaria, che furono descritte nel capitolo precedente.

Al controllore di servizio mattutino di un deposito è affidata la vigilanza sul magazzino di biglietti del deposito stesso. Egli assiste alle iscrizioni nel libro di scarico dei biglietti venduti, avvisato dell'arrivo dei biglietti mandati dal magazzino centrale, egli assiste alla loro iscrizione nel libro di carico e verifica se i libretti giunti e messi nei casellari corrispondono ai documenti che accompagnano l'invio, poscia firma il verbale di carico, di cui si è parlato nel precedente capitolo.

Se il magazzino centrale dei biglietti si trova presso un deposito,

il controllore assegnato al servizio mattutino di questo assiste anche al carico dei biglietti provenienti dal fornitore ed allo scarico di quelli mandati ai depositi, ed alle relative scritturazioni.

Un altro controllore è assegnato al servizio serale di ciascun deposito, e deve trovarsi a questo per l'ora fissata dal Direttore, per la rientrata delle vetture. Questo controllore verifica l'esattezza delle ultime iscrizioni fatte sulla cedola di ciascuna vettura, il numero di corse eseguite, indica sulle singole cedole l'ora di rientrata e firma le cedole stesse dopo averne riconosciuta la regolarità, o dopo avervi fatta annotazione delle irregolarità riconosciute. Dopo che l'agente della Società ha eseguito i conteggi ed incassata la somma corrispondente, questo agente ed il controllore municipale compilano in doppio originale ed in contradditorio la distinta delle cedole suddivise per linea. Una copia della distinta resta alla Società Edison e l'altra alle ore 9 del giorno successivo è portata dal controllore in Ufficio, dove a quell'ora la Società Edison consegna le cedole e dove si eseguiscono le operazioni, che vedremo più avanti. Compilata la distinta, le cedole vengono introdotte nella cassetta di cui abbiamo parlato nel capitolo precedente.

Servizio dei controllori in piazza del Duomo, in piazza Cordusio ed alla Stazione Centrale. — In piazza del Duomo si trovano permanentemente due controllori, da mezz'ora prima che cominci il servizio normale fino a quando tutte le vetture delle radiali sono partite pei loro depositi.

Dei due controllori in piazza del Duomo uno si tiene in prossimità del casello, ha la responsabilità di questo ed a mezzo del telefono si mantiene in relazione coll'Ufficio, ne riceve gli ordini e li trasmette agli altri controllori, l'altro controllore deve trovarsi in un'altra località della piazza dove maggiore è il movimento di vetture. Dovendo trovarsi in piazza costantemente due controllori il servizio è disimpegnato da quattro agenti, due di primo orario, due di secondo. I controllori di primo orario assistono all'arrivo delle vetture dai depositi, osservano se per ciascuna linea il servizio si inizia regolarmente all'ora fissata col numero prescritto di vetture, prendono nota di ciascuna vettura e compilano una tabella, da cui risulta l'ordine nel quale sono disposte le vetture sulle singole linee, in modo da poter vedere immediatamente in qualunque momento se le vetture si spostano, per verificare il motivo degli eventuali spostamenti e le anormalità di circolazione. All'ora fissata per la cessazione della tariffa ridotta il controllore di primo orario eseguisce le operazioni indicate nel capitolo precedente.

Il controllore di secondo orario alla fine del servizio delle vetture procede al loro licenziamento dopo avere verificato se sono regolari le iscrizioni fatte in cedola dal bigliettario, se la vettura ha compiuto il servizio che le era assegnato. Oltre queste operazioni speciali ai controllori di primo orario ed a quelli di secondo orario, lungo la giornata i controllori di piazza del Duomo tengono nota della distanza fra le vetture sulle singole linee, specialmente nei casi in cui queste distanze sono anormali; esaminano di tanto in tanto le cedole per vedere se sono tenute regolarmente e se le vetture compiono il servizio prestabilito.

Il controllore fisso al casello di piazza del Duomo, interpellando se è possibile il Direttore, ordina ed autorizza gli spostamenti momentanei di vetture da linea a linea.

Nella primavera del 1906 essendosi impiantato in piazza Cordusio una testa di linea per alcune radiali, che si dovettero fermare colà per evitare l'eccessivo ingombro che rendeva impossibile il movimento in via Mercanti ed in piazza del Duomo, venne stabilito anche in Cordusio un posto fisso di controllore, il quale disimpegna mansioni identiche a quelle dei suoi colleghi di piazza del Duomo, dovendo però mettersi d'accordo col controllore fisso al casello di questa piazza, circa gli spostamenti di vetture.

Per la linea Interstazionale e per la Circonvallazione, che non passano nè da piazza del Duomo, nè da piazza Cordusio, le operazioni accennate qui sopra vengono eseguite da un controllore alla Stazione Centrale.

Servizio dei controllori sulle linee. — Il controllore riceve ogni sera dall'Ufficio l'ordine di servizio, che gli assegna le linee, sulle quali deve prestare servizio il giorno successivo. Appena salito sulla vettura il controllore si fa consegnare la cedola, e ne confronta le iscrizioni coi biglietti che si trovano nelle mani del bigliettario, poi esamina i biglietti di cui sono muniti i passeggieri e verifica se sono regolari e cioè se hanno le condizioni di validità di cui si è parlato nei cenni relativi ai biglietti. Se il biglietto è valido il controllore lo fora, se non è valido fa munire il passeggiero di un biglietto regolare.

Oltre che il servizio dei biglietti il controllore vigila sul movimento, rileva le irregolarità di ogni genere tanto quelle relative alle velocità ed al distanziamento delle vetture, quanto quelle relative allo stato dei binari, e quelle relative al contegno del personale. Quando

si presenta il bisogno di aumentare momentaneamente le vetture di una linea, il controllore in servizio su questa ne informa immediatamente il controllore fisso al casello di piazza del Duomo, dal quale riceve le istruzioni; egli poi di sua iniziativa ordina od autorizza le modificazioni di percorso momentanee rese necessarie dai casi di forza maggiore.

Applicati. – Diurniste. — Una sommaria esposizione dei lavori che si eseguiscono in Ufficio basterà a far conoscere quale sia l'opera prestata dagli impiegati d'ordine.

Come abbiamo visto, le cedole chiuse nelle apposite cassette a cura della Società Edison sono portate in Ufficio alle ore 9 del mattino. All'arrivo delle cedole assistono i controllori di servizio serale, che hanno eseguito la sera precedente le operazioni nei depositi, e che portano le distinte delle cedole che devono trovarsi nelle cassette. Uno degli applicati apre ciascuna delle cassette, colla chiave da lui custodita, ne estrae le cedole in presenza dell'incaricato della Società Edison, ed in contradditorio con questi confronta le cedole della distinta. Ricevute tutte le cedole l'applicato rilascia una ricevuta al rappresentante della Società. I controllori che hanno assistito a questa consegna, che costituisce il completamento delle operazioni da loro eseguite la sera precedente, forniscono le eventuali spiegazioni relativamente alle cedole; e queste passano alle diurniste che ne fanno lo spoglio.

Allo spoglio delle cedole sono addette sei diurniste; tre per gli introiti e tre pei percorsi; tre altre tengono registri corrispondenti ai libri di scarico dei magazzini, nei quali ogni serie di biglietti occupa una pagina. Nelle diverse colonne di ciascuna pagina si iscrivono giornalmente gli ultimi numeri di biglietti delle diverse qualità che figurano sulle cedole. Questi libri permettono all'Ufficio di sapere ad ogni momento quali biglietti deve trovare in ogni magazzino di deposito l'impiegato che va a fare le verifiche. Inoltre da questi libri si può dedurre la regolarità delle iscrizioni in cedola dei biglietti al principio della giornata. I numeri, coi quali esce dal deposito una serie, devono essere quelli coi quali essa vi è entrata l'ultimo giorno che fu in emissione. Se qualche serie esce con numeri diversi da quelli regolari, la diurnista, che tiene il libro, rileva l'irregolarità. Questi libri servono anche di controllo del lavoro di spoglio degli introiti.

Lo spoglio degli introiti si fa verificando prima di tutto per cia-

scuna cedola se i conteggi per l'incasso eseguiti la sera in deposito sono esatti, poi su un foglio per ciascuna linea si riportano per le singole vetture, le quantità di biglietti delle diverse categorie venduti, e la somma incassata; riportati i dati di tutte le vetture si fa la somma delle varie colonne e queste somme danno i passeggieri trasportati, suddivisi secondo i biglietti goduti, e gli introiti della linea durante la giornata. Un controllo del numero di passeggieri risultanti dallo spoglio delle cedole, si fa per mezzo delle registrazioni tenute nei libri sopra accennati. Su questi libri si fa per ciascuna categoria di biglietti la differenza fra i numeri iscritti un giorno e quelli iscritti il giorno precedente, questa differenza rappresenta la quantità di biglietti venduti nella giornata; sommando queste differenze per tutte le serie vendute sulle vetture di una linea si ha il totale dei biglietti venduti su questa linea, totale che deve naturalmente essere uguale a quello risultante dallo spoglio delle cedole riportate sul foglio della linea.

Allo spoglio dei percorsi si procede verificando in primo luogo se il numero di corse eseguite da ciascuna vettura è quello stabilito per essa, se vi sono annotazioni di controllori municipali che autorizzino variazioni di percorso od accertino circostanze speciali per le quali la vettura abbia dovuto eseguire un numero maggiore o minore di corse od abbia dovuto per alcune corse compiere solo una parte della linea, cui è stata assegnata. Riconosciuta la regolarità della cedola, la diurnista iscrive negli appositi spazi della medesima il numero di corse eseguite dalla vettura sulle diverse linee, sulle quali ha prestato servizio, e la lunghezza di queste linee e, moltiplicando le corse per la lunghezza, ottiene il percorso fatto dalla vettura su ciascuna delle linee, e sommando i percorsi, trova il totale dei chilometri percorsi dalla vettura. Per ogni linea la stessa diurnista compila un foglio sul quale le vetture motrici sono distinte dalle rimorchiate; in questo foglio si iscrivono le singole vetture ed il loro percorso sulla linea, e facendo la somma dei percorsi delle diverse vetture si ottiene il totale dei percorsi effettuati sulla linea.

Le operazioni di spoglio, qualunque sia il numero di cedole, e qualunque difficoltà risulti dalla compilazione talvolta confusa e poco esatta di queste, deve compiersi nella giornata, perchè è stabilito che le cedole restino presso l'Ufficio municipale 24 ore, dopo le quali vengono consegnate alla Società Edison, che le conserva bensì a disposizione del Comune, ma nei propri uffici.

Le mansioni di nove delle diurniste sono dunque: tenuta dei libri

corrispondenti a quelli di scarico dei magazzini, lo spoglio degli introiti e lo spoglio dei percorsi. La decima diurnista, oltre che di lavori minori, si occupa specialmente delle statistiche; ad essa passano i fogli di spoglio ed essa ne fa il riassunto, riportando su apposito prospetto i risultati dello spoglio di ciascuna linea e facendo la somma di questi risultati ottiene il riassunto dei percorsi, dei passeggieri e degli incassi di tutta la rete. Cogli elementi contenuti in questo prospetto si compilano tutte le statistiche dalle quali furono dedotti i Quadri riportati nel Capitolo IV, quelle che si comunicano alla stampa e quelle che vengono pubblicate a cura della Ragioneria municipale nel « Bollettino Statistico mensile » e nel Volume dei « Dati Statistici » che correda il Conto consuntivo del Comune.

I fogli di spoglio delle cedole, dopo aver servito alla compilazione del riassunto passano ad uno degli applicati, il quale prepara il bollettino che, come abbiamo visto nel Capitolo I, viene trasmesso alla Società Edison ed alla Ragioneria municipale per la formazione dei conti fra Municipio e Società. Il bollettino deve essere compilato nella stessa giornata in cui si eseguiscono gli spogli delle cedole, finchè queste sono ancora in Ufficio, in modo che verificandosi eventualmente qualche errore, si possa, colla scorta del documento originario, rettificarlo.

Procedendo nel modo sin qui esposto si ottiene una precisione di lavoro straordinaria. La Ragioneria municipale procede più tardi e con maggior agio a diligente revisione degli spogli. Esclusi i primi mesi di funzionamento dell'Ufficio, questo lavoro di revisione diede risultato negativo, nessun errore essendosi rilevato nè nel conteggio degli introiti, nè in quello dei percorsi di molte centinaia di migliaia di vetture. Per dare un'idea della quantità di operazioni di spoglio compiute e del loro costante incremento indichiamo il numero di vetture-giornate di ciascuno degli anni, ricordando che ad ogni vettura-giorno corrisponde una cedola:

Anno	**1897**	vetture-giorno	57 957
»	**1898**	»	68 286
»	**1899**	»	75 532
»	**1900**	»	81 740
»	**1901**	»	86 724
»	**1902**	»	100 940
»	**1903**	»	103 920
»	**1904**	»	109 547
»	**1905**	»	117 543

in relazione al numero di vetture messe in servizio durante i primi mesi di quest'anno e di quelle che saranno messe nell'autunno, il numero di vetture-giorno del 1906 salirà per lo meno a 162 000, che diventeranno oltre 180 000 nel 1907.

Compiute le operazioni di spoglio e la compilazione del bollettino giornaliero, l'applicato che ha ricevuto le cedole, le restituisce nei termini regolamentari, all'incaricato della Edison, che ne rilascia ricevuta.

I prospetti delle lunghezze delle linee che si adoperano pel conteggio dei percorsi e di quelli che servono alla determinazione del compenso al Comune dei binari, sono tenuti aggiornati in contraddittorio colla Società Edison da uno degli applicati; le variazioni sono frequentissime bastando uno spostamento anche minimo di binari per rendere necessaria la rettifica delle lunghezze totali e parziali di parecchie linee.

Oltre le mansioni di cui si è parlato, costituiscono il lavoro ordinario degli applicati le seguenti:

a) la corrispondenza specialmente colla Società Edison e cogli Uffici municipali;

b) il protocollo e cioè la registrazione di tutti i documenti che arrivano in Ufficio e di quelli che ne partono;

c) la tenuta dell'archivio;

d) la custodia, registrazione e distribuzione dei buoni pel trasporto gratuito;

e) la compilazione di prospetti che si trasmettono ogni due settimane alla Giunta, e dai quali risultano i passeggieri, gli introiti, i percorsi ed i proventi del Comune;

f) la compilazione dei rapporti mensili di esercizio con diagrammi;

g) i conteggi in contradditorio colla Società Edison.

Queste mansioni sono distribuite fra i due applicati, che si sostituiscono a vicenda, inoltre il primo applicato coadiuva il Direttore specialmente nelle verifiche dei magazzini di biglietti, e può essere chiamato a sostituirlo momentaneamente in caso di assenza o di impedimento.

III.

RETE TRAMVIARIA.

Come è già stato accennato, la rete tramviaria urbana è composta:

a) di linee dette radiali perchè partono da piazza del Duomo, centro comune, ed a guisa di raggi si dirigono alla periferia della città;

b) di una linea trasversale, detta Interstazionale, che, toccando le tre Stazioni ferroviarie: Centrale, Nord e Ticinese, attraversa la città;

c) di una linea anulare, detta di Circonvallazione, che, salvo un non lungo tratto, percorre i viali che toccano le antiche porte della città.

Il 1° gennaio 1897 in cui cominciò l'esercizio per conto del Comune la rete comprendeva le seguenti linee a trazione animale:

Radiale di porta Venezia	lunga m.	2 624
» » » Principe Umberto-Stazione Centrale	» »	2 162
» » » Nuova	» »	2 236
» » » Garibaldi	» »	2 363
» » » Volta	» »	2 754
» » » Tenaglia-via Bramante	» »	2 989
» » » Tenaglia-via Canonica	» »	2 823
» » » Magenta	» »	2 767
» » » Genova	» »	1 984
» » » Ticinese	» »	2 302
» » » Romana	» »	2 172
» » » Vittoria	» »	1 723
Trasversale dalla Stazione Centrale alla Stazione Nord	» »	3 289
Circonvallazione	» »	11 411

oltre queste linee vi era la radiale a trazione elettrica del Sempione colla diramazione alla Stazione Nord della lunghezza complessiva di m. 4250.

La lunghezza totale di esercizio della rete tramviaria al 1° gennaio 1897 era quindi di m. 47 849; la lunghezza di binari semplici era di m. 79 788.

In virtù dei patti contrattuali le linee a trazione animale dovevano essere entro il 1898 trasformate a trazione elettrica e prolungate, inoltre dovevano essere impiantate le nuove radiali di porta Monforte, di porta Vigentina, di porta Lodovica, e la nuova trasversale dalla Stazione Nord alla Stazione Ticinese. La nuova rete avrebbe dovuto avere una lunghezza di m. 61 681.

Ma già nel 1897 si sentiva la necessità di una nuova comunicazione fra il centro della città e la Stazione Centrale, e raccordando la radiale di porta Venezia colla Circonvallazione si istituiva il 19 luglio 1897 la linea da piazza del Duomo alla Stazione Centrale passante pel corso Vittorio Emanuele e pel corso Venezia.

Alle date sotto indicate la trazione elettrica veniva attivata sulle diverse linee che raggiungevano allora le lunghezze segnate a fianco di ciascuna:

Anno	**1897**	maggio	10	Bramante	m.	2 763
»	»	»	10	Canonica	»	2 909
»	»	settembre	17	Umbèrto-Stazione	»	2 200
»	»	ottobre	6	Nuova	»	3 299
»	**1898**	gennaio	20	Genova	»	2 452
»	»	febbraio	8	Vittoria	»	1 905
»	»	marzo	7	Volta	»	2 722
»	»	»	17	Monforte	»	2 142
»	»	maggio	12	Venezia-Stazione	»	3 053
»	»	»	16	Interstazionale	»	4 941
»	»	luglio	25	Lodovica	»	1 580
»	»	»	18	Magenta	»	3 391
»	»	settembre	17	prolungamento Genova	»	330
»	»	»	13	Garibaldi	»	2 628
»	»	ottobre	1	Venezia-Loreto	»	3 385
»	»	»	27	Romana	»	2 329
»	»	novembre	4	Vigentina	»	2 142
»	»	»	28	Circonvallazione	»	12 063
»	»	dicembre	19	Ticinese	»	2 577

Il 2 maggio 1897 la linea del Sempione era stata prolungata di m. 107 in corso Sempione.

Il 31 dicembre 1898 la rete aveva una lunghezza totale di esercizio di m. 61 681 e comprendeva m. 95 490 di semplice binario.

L'incremento della rete non si arrestava col 31 dicembre 1898, e già il 9 febbraio 1899 la linea di porta Garibaldi veniva prolungata di m. 1290 in servizio della via Farini.

Al periodo di sosta degli anni 1899 e 1900 succedeva un anno di attività. Il 5 agosto 1901 collegata la radiale di via Bramante colla linea suburbana fra il Cimitero monumentale ed il Cimitero di Musocco, si attivava fra piazza del Duomo ed il Ponte sulla roggia Mossa una linea detta della Cagnola, lunga m. 5453.

Il 6 dicembre 1901 mediante una diramazione della radiale di porta Magenta si istituiva la linea da piazza del Duomo al Carcere cellulare detta di S. Vittore, lunga m. 2409. Questa data del 6 dicembre 1901 ha una importanza speciale nella storia dei trasporti pubblici della nostra città, perchè essa segna la scomparsa degli ultimi omnibus a cavalli, il cui ultimo servizio fu quello della linea S. Vittore; servizio che finì col giorno 5 dicembre 1901.

Il 28 dicembre 1901 veniva aperta la linea da piazza del Duomo al sobborgo di S. Cristoforo lunga m. 3751.

Il 24 marzo 1902 veniva prolungata la linea di porta Ticinese ed il 24 aprile dello stesso anno quella di porta Romana.

Dopo un nuovo biennio di arresto, nel 1904 si prolungavano il 23 febbraio la linea di porta Venezia fino al Rondò di Loreto, ed il 1° ottobre quella di porta Monforte fino all'Acquabella.

Nel 1905 si verificò un notevole aumento.

Il 12 marzo si attivava la radiale da piazza del Duomo alla piazza d'Armi, con prolungamento nei giorni delle corse di cavalli, fino allo Ippodromo di S. Siro.

Il 18 aprile la linea del Sempione veniva prolungata fino al passo a livello attraversante la Ferrovia Milano-Vigevano.

Il 1° novembre la linea di via Canonica si spingeva fino a via Procaccini.

Il 1° dicembre, coll'apertura di un nuovo tronco in viale di porta Volta, si sdoppiava il servizio di porta Garibaldi, la cui linea veniva limitata allo Scalo merci, mentre la via Farini veniva servita da un'apposita radiale passante appunto per viale Volta.

Colle aggiunte e modificazioni eseguite dopo il 1° gennaio 1899,

la rete tramviaria aveva il 1° gennaio di ciascun anno le seguenti lunghezze:

Anno							
Anno 1900	linee in servizio	m.	63 142	binario semplice		m.	98 105
» 1901	» »	»	63 436	»	»	»	98 267
» 1902	» »	»	74 970	»	»	»	110 438
» 1903	» »	»	75 707	»	»	»	112 654
» 1904	» »	»	75 818	»	»	»	113 572
» 1905	» »	»	76 068	»	»	»	114 553
» 1906	» »	»	83 363	»	»	»	117 268.

Nè l'attività rallentò nel 1906. Il 18 aprile la linea di Circonvallazione veniva deviata dalle vie Moscati, Londonio, e Prina e fatta passare (attraversando con un nuovo sottopasso il cavalcavia della Ferrovia Milano-Vigevano) per via Procaccini e via Canonica.

Il 26 aprile si inauguravano le due linee da piazza del Duomo all'Esposizione di piazza d'Armi, e le due all'Esposizione del Parco, nonchè le deviazioni della Circonvallazione e dell'Interstazionale in servizio dell'Esposizione. Con queste modificazioni ed aggiunte il giorno dell'apertura dell'Esposizione la lunghezza delle linee in esercizio misurava m. 91 661.

Il 5 maggio le due linee in servizio dell'Esposizione in piazza d'Armi cominciavano a percorrere l'interno di questo recinto.

Il giorno 19 maggio veniva attivato un servizio tramviario di collegamento fra le due parti dell'Esposizione.

Nè dopo questi impianti s'arrestò la posa di nuovi binari. Sono in costruzione quattro linee nuove:

1° una trasversale destinata a riunire fra loro ed al centro della città (senza passare per le strade già sopraccariche di movimento che conducono in piazza del Duomo) i quartieri nuovi sorti fra porta Magenta ed il Parco e quelli pure nuovi sorti fra porta Venezia e porta Monforte. Questa linea partendo dai piedi della passarella che attraversa la Stazione di Smistamento, passerà per via Mascheroni, piazza Giovane Italia, via Boccaccio, Foro Bonaparte, via Cusani, via Orso, via Monte di Pietà, via Croce Rossa, via Alessandro Manzoni, via Palestro, corso Venezia, piazzale Venezia, corso Buenos Aires, via Paolo Frisi, via Melzo, via Carlo Pocrio e finirà in piazza Fratelli Bandiera;

2° radiale diretta alla Cagnola, in prolungamento alla linea del Sempione;

3° radiale pel quartiere a Nord-Est della Stazione Centrale, che diramatasi dalla linea di porta Principe Umberto all'ex dazio, percorrerà il viale Venezia e le vie Lazzaretto e Settembrini;

4° radiale pel quartiere compreso fra le Ferrovie di Vigevano e di Circonvallazione, che, staccandosi dalla linea di porta Genova a via Vittoria, percorrerà questa via e le vie Ausonio e Cesare da Sesto, la piazza Macello, attraverserà con passo a livello la Ferrovia e si spingerà in via Solaro.

Si stanno altresì impiantando i prolungamenti delle radiali di porta Nuova e di porta Romana.

Non mancherebbe certamente di interesse una descrizione dello armamento, e speciale importanza avrebbe l'esposizione dei risultati dei rilievi fatti sul consumo delle rotaie, ma questi argomenti, facendo già oggetto di memorie speciali, ciò che qui si potrebbe dire non sarebbe che una ripetizione.

Rimandiamo quindi il lettore che queste questioni interessano alle pubblicazioni fatte specialmente in proposito.

IV.

RISULTATI DELL' ESERCIZIO.

Abbiamo esposto sommariamente nei capitoli precedenti da quali patti e da quali norme sia retto l'Esercizio tramviario, come esso funzioni e quale sia l'estensione della rete; vediamo ora quali siano stati i risultati di questo Esercizio.

Nelle tabelle che contengono l'espressione numerica dei risultati, alcune comprendono anche i dati del quindicennio di servizio a trazione animale [1], come termine di confronto dal quale si può dedurre la importanza dell'incremento avuto dal servizio a partire dall'applicazione del contratto vigente.

Le altre tabelle hanno come punto di partenza l'anno 1899 perchè nel biennio 1897-98 il servizio funzionò in condizioni anormali, parte a trazione animale, parte a trazione elettrica, su linee la cui lunghezza variava frequentemente in relazione col procedere dei lavori di trasformazione dei binari. I risultati di questi due anni non possono quindi ragionevolmente confrontarsi con quelli degli altri anni di esercizio.

Abbiamo visto nel capitolo relativo all'Ufficio in quale misura sia andata crescendo di anno in anno la circolazione delle vetture tramviarie, e nel capitolo relativo alla rete in qual modo questa sia andata sviluppandosi.

[1] L'Esercizio tramviario a cavalli cominciò effettivamente nell'aprile del 1881, ma limitatamente alle linee che conducevano all'Esposizione Nazionale; una vera rete tramviaria non si ebbe che nel 1882.

Vediamo ora quale fu il movimento di passeggieri nei diversi anni.

QUADRO I.

PASSEG

ANNI	TRAZIONE ANIMALE		ANNI	TRAZIO	
		TOTALI		Biglietti da Cent. 5	Biglietti da Cent. 10
1882		12 410 225	**1897**	-	34 752 878
1883		18 389 487	**1898**	-	39 379 911
1884		18 447 333			
1885		23 271 759			
1886		24 012 817			
1887		25 564 370			
1888		27 101 039			
1889		28 533 932			
1890		28 263 860			
1891		28 062 902			
1892		28 311 392			
1893		29 813 014			
1894		33 915 709			
1895		33 761 275			
1896		35 548 801			

Come risulta dal Quadro I coll'applicazione del contratto cominciò il servizio di corrispondenza; il nostro sistema ci permette di sapere quanti di questi biglietti furono effettivamente utilizzati non solo sulla linea di emissione, ma anche su quella in corrispondenza. Vediamo che questa utilizzazione fu:

nell'anno **1897** del 76 ½ %
» **1898** » 75 %
» **1899** » 77 %
» **1900** » 76 %
» **1901** » 75 ½ %
nell'anno **1902** del 76 ½ %
» **1903** » 77 ½ %
» **1904** » 77 ½ %
» **1905** » 77 %.

Generalmente nelle statistiche ciascuno dei passeggieri, che si serve del biglietto di corrispondenza, conta per uno solo. Contraria-

GIERI.

NE MISTA			ANNI	TRAZIONE ELETTRICA				
Biglietti per corrispondenza	Biglietti corrispondenti	TOTALI		Biglietti da Cent. 5	Biglietti da Cent. 10	Biglietti per corrispondenza	Biglietti corrispondenti	TOTALI
2 822 180	2 161 033	39 736 091	1899	8 888 085	43 507 124	2 937 148	2 268 128	57 400 485
2 956 072	2 223 905	41 559 888	1900	12 335 075	46 059 748	3 475 131	2 639 893	64 509 847
			1901	13 342 904	47 536 923	3 830 116	2 896 668	67 606 611
			1902	15 082 226	52 368 503	4 500 502	3 454 794	75 406 025
			1903	16 633 855	55 762 318	5 271 324	4 095 119	81 762 616
			1904	17 747 537	58 376 297	5 916 657	4 593 568	86 634 059
			1905	19 219 231	63 211 805	6 745 593	5 207 736	94 384 365

Per passeggieri dal 1897 al 1905 Vedi **Diagramma A.**

mente a questo uso noi abbiamo sempre contato due volte questi passeggieri, perchè effettivamente essi compiono due viaggi, occupando un posto sulla vettura della prima linea ed uno su quella della seconda.

Dallo stesso Quadro I si rileva che il trasporto dei passeggieri a Cent. 5 cominciò col 1899. Durante il periodo transitorio non fu possibile applicare la tariffa ridotta, che avrebbe avuto (come effettivamente ebbe) per risultato un forte aumento di passeggieri. La Società Edison, per l'art. 41 del contratto, doveva fornire, a partire dal 1° gennaio 1897 durante il periodo di trasformazione dei binari, un servizio a trazione animale pari a quello del 1895 sulle linee non ancora ridotte a trazione elettrica. Questo servizio sufficiente ai bisogni del 1895 non bastava più a quelli del 1897 e ancor meno a quelli del 1898;

era quindi impossibile stimolare, colla riduzione di tariffa, un aumento di passeggieri, che non si sarebbe potuto servire. Si dovette perciò attendere a mettere in vigore la tariffa ridotta quando la rete tramviaria fu interamente sistemata colla trazione elettrica.

Se cerchiamo in quale misura i biglietti sono distribuiti fra le varie categorie troviamo:

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Biglietti a Cent. 5	15. 48 %	19. 15 %	19. 74 %	20. — %	20. 34 %	20. 48 %	20. 36 %
» » Cent. 10 ordin.	75 44 %	71. 38 %	70. 32 %	69. 45 %	68. 20 %	67. 39 %	66. 97 %
» per corrispond. .	5. 12 %	5. 39 %	5. 66 %	5. 97 %	6. 45 %	6. 83 %	7. 15 %
» corrispondenti	3. 96 %	4 08 %	4. 28 %	4. 58 %	5. 01 %	5. 30 %	5 52 %

Fra i passeggieri con biglietto ordinario sono compresi quelli che pagarono, anzichè con danaro, coi buoni pel gratuito trasporto; i buoni usati in ciascun anno figurano nel Prospetto seguente, nel quale il valore corrispondente venne determinato contando i buoni al loro prezzo nominale di Cent. 5.

QUADRO II. **PASSEGGIERI**

MESI	1899		1900		1901	
	Numero Totale	Medie giorn.	Numero Totale	Medie giorn.	Numero Totale	Medie giorn.
Gennaio	4 490 586	144 858	4 835 924	155 998	5 186 898	167 319
Febbraio	4 348 625	155 308	4 579 007	163 536	4 657 951	166 355
Marzo	4 608 229	148 653	5 354 686	172 732	5 537 375	178 625
Aprile	4 882 613	162 754	5 404 210	180 140	5 720 062	190 669
Maggio	5 047 709	162 829	5 648 178	182 199	6 030 035	194 517
Giugno	4 932 126	164 404	5 583 706	186 124	5 872 129	195 738
Luglio	5 020 638	161 956	5 578 428	179 949	5 694 367	183 689
Agosto	4 571 158	147 457	4 973 179	160 425	4 989 171	160 941
Settembre	4 643 496	154 783	5 298 920	176 631	5 592 817	186 427
Ottobre . . .	5 185 589	167 277	5 840 783	188 412	6 174 889	199 190
Novembre . .	4 684 901	156 163	5 585 881	186 196	5 897 163	196 572
Dicembre . . .	4 984 815	160 800	5 826 945	187 966	6 253 751	201 734
Totali . .	57 400 485	157 262	64 509 847	176 739	67 608 611	185 224

BUONI PER TRASPORTO GRATUITO.

ANNO	Numero	Valore nominale		Rapporto coll'introito
		Lire	Cent	
1899	311 521	15 576	05	0 31 %
1900	332 494	16 624	70	0. 30 %
1901	362 849	18 142	45	0. 31 %
1902	389 402	19 470	10	0. 30 %
1903	122 935	21 146	75	0. 30 %
1904	437 873	21 889	15	0 30 %
1905	438 174	22 908	70	0. 29 %

Come si vede da questo Prospetto il rapporto fra il valore dei buoni e l'introito totale della rete è rimasto sensibilmente costante.

Non sembra senza interesse vedere come il movimento di passeggieri varii nei diversi mesi dell'anno. Queste variazioni risultano dal Quadro II.

Dal Quadro II appare che il movimento minimo giornaliero si verificò generalmente nei mesi di agosto e di gennaio, non dovendosi tener conto del dicembre 1902 in cui si ebbe uno sciopero, durante

NEI VARI MESI.

1902		1903		1904		1905	
Numero Totale	Medie giorn	Numero Totale	Medie giorn.	Numero Totale	Medie giorn.	Numero Totale	Medie giorn.
5 962 778	192 348	6 283 783	202 703	7 106 665	229 247	6 916 864	223 125
5 734 382	204 799	6 159 638	219 987	7 158 706	246 852	6 641 330	237 190
6 514 694	210 151	6 957 631	224 440	7 364 215	237 555	8 216 163	265 038
6 333 365	211 112	6 720 647	224 322	7 377 623	245 920	7 924 539	264 151
6 465 623	208 568	6 951 587	224 245	7 490 593	241 632	8 051 007	268 367
6 454 854	215 162	7 012 576	233 753	7 583 515	252 784	8 196 243	273 208
6 454 092	208 107	6 746 800	217 639	7 292 362	235 237	7 920 550	255 792
6 078 593	196 084	6 421 745	207 153	6 698 509	216 081	7 256 338	234 075
6 196 002	206 533	6 513 334	217 111	5 691 157	227 646	7 708 817	256 961
6 806 330	219 550	7 411 980	239 096	7 773 848	250 760	8 554 659	275 950
6 581 878	219 396	7 152 017	238 401	7 400 394	246 680	8 454 597	281 819
5 823 434	187 853	7 421 878	239 415	7 696 472	248 273	8 534 258	275 299
75 406 025	206 591	81 762 616	224 007	86 634 059	239 984	94 384 365	259 298

Per la media giornaliera dal 1899 al 1905 vedi **Diagramma B.**

il quale circolò un numero limitato di vetture. Il numero massimo di passeggieri si verificò generalmente in ottobre.

Il numero dei passeggieri trasportati assume l'importanza di un indice della prosperità della popolazione, quando lo si consideri in relazione al numero di abitanti; a questo scopo venne compilato il Quadro III, che dà il numero di viaggi eseguiti in media da ogni abitante in ciascun anno.

QUADRO III. **VIAGGI PER ABITANTE.**

ANNI	Trazione animale	ANNI	Trazione mista	ANNI	Trazione elettrica
1882	[illegible]	**1897**	86	**1899**	118
1883	54	**1898**	94	**1900**	134
1884	55			**1901**	147
1885	65			**1902**	150
1886	65			**1903**	160
1887	68			**1904**	166
1888	70			**1905**	170
1889	71				
1890	69				
1891	67				
1892	67				
1893	69				
1894	77				
1895	75				
1896	78				

Presso a poco di pari passo coll'aumento dei passeggieri procedette dal 1899 in poi l'aumento dei posti messi a disposizione del pubblico sulle vetture; infatti l'utilizzazione e cioè la percentuale di occupazione dei posti subì variazioni insensibili, come appare dal seguente Prospetto:

ANNI	Posti disponibili	Posti occupati	Utilizzazione media	ANNI	Posti disponibili	Posti occupati	Utilizzazione media
1899	176 521 680	57 385 737	32 ½ %	*Rip.*	792 796 056	264 820 291	
1900	190 108 370	64 485 356	34 %	**1903**	235 921 514	81 762 616	34 ½ %
1901	196 744 680	67 576 826	34 %	**1904**	243 961 960	86 634 050	35 ½ %
1902	226 421 326	75 372 375	33 %	**1905**	265 719 520	94 360 336	35 ½ %
Rip.	792 796 056	264 820 291		Totale	1 538 399 080	527 577 305	34 %

Nello stesso periodo dal 1 gennaio 1899 al 1 gennaio 1906 il numero delle vetture in circolazione variò nel modo seguente:

	Motrici	Ri morchiate	TOTALE		Motrici	Ri-morchiate	TOTALE
1 gennaio **1899**	188	6	194	1 gennaio **1903**	255	24	279
» **1900**	199	20	219	» **1904**	255	36	291
» **1901**	202	20	222	» **1905**	251	48	304
» **1902**	255	18	273	» **1906**	271	96	367

Nei primi mesi del 1906 questo numero andò crescendo notevolmente ed all'apertura dell'Esposizione si trovavano in servizio nei giorni ordinari 311 vetture motrici e 134 rimorchiate, ed altre 27 motrici e 27 rimorchiate saranno messe in circolazione al principio di settembre, per modo che le 193 vetture (163 motrici e le 30 rimorchiate) colle quali si intendeva iniziare l'esercizio, in un decennio saranno salite a 489. Questi numeri rappresentano le vetture in servizio normale nei giorni feriali e sono soggetti ad aumentare di molto in circostanze speciali. Per esempio, nei giorni festivi ordinari ora si hanno in servizio 333 motrici e 131 rimorchiate che in qualche giorno salirono fino a 342 motrici e 141 rimorchiate.

Se cerchiamo quale sia l'intensità del servizio sulle diverse linee troviamo che le distanze medie fra vettura e vettura sono quelle esposte nel Quadro IV.

Quadro IV. **DISTANZA MEDIA FRA LE VETTURE.**

LINEE	Giorni feriali	Giorni festivi	LINEE	Giorni feriali	Giorni festivi
Circonvallazione	3' 25"	3' 25"	Maddalena .	3' 38"	3' 20"
Umberto . . . . / Venezia Stazione .	2' 48"	2' 48"	S. Vittore . . . / Vigentina .	1' 51"	1' 51"
Nuova . . .	3' 48"	3' 48"	Genova .	2' 35"	2' 35"
Garibaldi . .	3' 2"	3' 2"	Ticinese . .	3' 29"	3' 12"
Farini . .	3' 38"	3' 38"	S. Cristoforo .	4' 12"	4' 12"
Volta . . . . / Bramante . .	3' 50"	3' 50"	Lodovica . . . . / Vittoria	3' 51"	3' 51"
Canonica . . / Romana . .	3' 33"	3' 11"	Interstazionale .	3' 12"	2' 50"
			Venezia Loreto	2' 51"	2' 21"
Sempione . . .	3' 34"	3' 3"	Monforte . . .	2' 45"	2' 32"
Piazza d'Armi . .	5' 21"	4' 17"	Cagnola . .	15'	7' 30"

Dal Quadro IV si rileva che la sola linea urbana sulla quale la distanza media fra vettura e vettura raggiunga 5 minuti è quella di porta Magenta per piazza d'Armi, ma questa linea aveva in passato la massima parte del percorso comune colla Magenta-Maddalena, ed ora lo ha temporaneamente comune con una delle linee che conducono all'Esposizione. La linea della Cagnola, benchè compresa nella rete urbana è una linea suburbana.

I chilometri percorsi da queste vetture figurano nel Quadro V,

Quadro V. **CHILOMETRI**

ANNI	TRAZIONE ANIMALE		ANNI	TRA	
		TOTALE		Motrici	
1882		3 159 418	1897	7 050 313	090
1883		3 778 127	1898	9 376 802	606
1884		4 106 512			
1885		4 411 572			
1886		4 419 865			
1887		4 547 123			
1888		4 750 628			
1889		4 919 969			
1890		5 042 212			
1891		5 110 268			
1892		5 108 750			
1893		5 343 317			
1894		5 650 877			
1895		5 900 913			
1896		6 265 781			

nel quale, per dare un'idea del movimento tramviario di Milano fino dal suo inizio, sono riportati anche i percorsi eseguiti negli anni della trazione animale.

Come si vede dal Quadro V anche pei percorsi le previsioni ragionevoli, fatte quando venne studiato il nuovo contratto, furono subito notevolmente superate, l'aumento di movimento essendo stato quale nessuno avrebbe potuto ragionevolmente sperare.

Si prevedeva nel 1895, che sistemato il nuovo esercizio, si

PERCORSI.

ZIONE MISTA				ANNI	TRAZIONE ELETTRICA					
Rimorchiate		TOTALE			Motrici		Rimorchiate		TOTALE	
1 042	919	7 051 356	009	1899	11 259 520	588	218 144	376	11 477 664	964
29 746	759	9 406 549	365	1900	11 843 010	326	372 761	050	12 215 771	385
				1901	12 499 100	633	368 018	194	12 867 118	827
				1902	14 833 090	387	336 340	960	15 169 431	347
				1903	15 137 069	415	615 947	303	15 753 016	718
				1904	14 995 015	462	1 609 878	428	16 604 893	890
				1905	15 272 572	538	2 410 674	463	17 683 247	001

Pei chilometri percorsi dal 1899 al 1905 Vedi **Diagramma C.**

sarebbero percorsi circa 9 milioni di chilometri all'anno; già nel 1899 appena compiuta la sistemazione se ne percorsero 11 $^1/_2$ e nel 1906 se ne percorreranno per lo meno 20 milioni dalle sole vetture motrici.

In relazione col numero dei passeggieri trasportati doveva essere e fu l'introito dell'esercizio. Questo introito figura nel Quadro VI.

QUADRO VI. **INTROITI.**

ANNI	Trazione animale		ANNI	Trazione mista		ANNI	Trazione elettrica	
1882	1 737 680	15	**1897**	3 763 770	88	**1899**	5 071 511	99
1883	2 077 970	25	**1898**	4 238 223	21	**1900**	5 573 347	10
1884	2 254 792	10				**1901**	5 808 174	40
1885	2 383 630	99				**1902**	6 445 589	20
1886	2 477 463	20				**1903**	6 936 663	—
1887	2 533 116	60				**1904**	7 324 895	20
1888	2 684 672	92				**1905**	7 965 078	25
1889	2 824 690	14						
1890	2 797 259	76						
1891	2 777 248	38						
1892	2 889 400	23						
1893	3 002 707	38						
1894	3 175 542	13						
1895	3 344 927	24						
1896	3 530 560	05						

Per gli introiti dal 1897 al 1905 vedi **Diagramma D.**

Dal Quadro VI si deduce che l'introito per ogni chilometro percorso dalle vetture fu in media:

nell'anno **1899** . . . . L. 0.4556
" **1900** . . . . " 0.4562
" **1901** . . . . " 0.4514
" **1902** . . . . " 0.4249
" **1903** . . . . . . " 0.4403
" **1904** . . . . " 0.4411
" **1905** . . . . " 0.4504.

La diminuzione del reddito per chilometro-vettura nel 1902 è dovuto all'apertura avvenuta alla fine del 1901 delle linee meno produttive di S. Cristoforo, di S. Vittore e della Cagnola. Quest'ultima anzi fu sempre passiva, poichè anche nel 1905 l'introito bastò a coprire le spese pei percorsi, ma non quelle pei binari. Una linea radiale lunga, come quella della Cagnola, circa chilometri $5\,^1/_2$ esercita con sole vetture motrici è necessariamente passiva; il percorso importa una spesa di L. 1,485 per corsa, ammettendo che i passeggieri a Cent. 5 siano solamente 20 % del totale, ogni passeggiero pagherà in media L. 0.09. Per incassare L. 1,485 si dovrebbero trasportare in media passeggieri $16\,^1/_2$ per corsa, e si avrebbe un'occupazione dei posti di 41 % di molto superiore alla media generale. L'introito non basterebbe quindi a pareggiare le sole spese di percorso, restando completamente scoperte le spese di binario.

In altre città si possono avere tariffe rimunerative più basse perchè le linee attraversano diversi quartieri e vi è ricambio di passeggieri, mentre le linee radiali portano generalmente i passeggieri dalla periferia al centro in alcune ore e dal centro alla periferia in altre ed è piccolo numero di passeggieri che scendendo in località intermedie vengono sostituiti da altri che salgono.

Se cerchiamo quale fu l'introito medio per ogni chilometro di linea esercita, troviamo i seguenti risultati:

nell'anno **1899**	L.	64 973
» **1900**	»	88 465
» **1901**	»	88 003
» **1902**	»	85 941
» **1903**	»	91 272
» **1904**	»	96 380
» **1905**	»	99 563.

Dai Quadri VI e I si ricava la somma media pagata da ogni passeggiero; essa fu:

nell'anno **1899**	L.	0.088
» **1900**	»	0.086
» **1901**	»	0.086
» **1902**	»	0.085
» **1903**	»	0.085
» **1904**	»	0.084
» **1905**	»	0.084.

Ogni passeggiero costò al Comune per spese di percorso e di binario e per partecipazione della Società Edison agli utili:

nell'anno **1899** . . . . L. 0.070
» **1900** . . . . » 0.067
» **1901** . . . . » 0.067
» **1902** . . . . » 0.069
» **1903** . . . . » 0.066
» **1904** . . . . » 0.065
» **1905** . . . . » 0.063 ½.

I proventi del Comune figurano nel Quadro VII.

Quadro VII. **PROVENTI DEL COMUNE.**

ANNI	Trazione animale		ANNI	Trazione mista		ANNI	Trazione elettrica	
1882	106 759	19	**1897**	964 061	66	**1899**	1 062 486	31
1883	169 934	11	**1898**	890 535	86	**1900**	1 259 118	51
1884	200 086	75				**1901**	1 290 683	87
1885	214 576	22				**1902**	1 292 177	58
1886	221 338	65				**1903**	1 522 225	70
1887	235 579	84				**1904**	1 697 387	91
1888	249 674	56				**1905**	1 972 078	09
1889	262 696	15						
1890	260 145	14						
1891	258 291	28						
1892	260 606	85						
1893	271 325	37						
1894	308 154	26						
1895	312 791	81						
1896	330 237	95						

Pei proventi dal 1897 al 1905 vedi **Diagramma D.**

I proventi esposti nel Quadro VII pel periodo 1882-1896 rappresentano la quota di 9.30% degli introiti pagata al Comune dal concessionario delle tramvie urbane; dal 1897 al 1905 essi rappresentano

gli utili ottenuti sottraendo dagli introiti le spese per percorsi, gli oneri pei binari e la partecipazione della Società Edison.

Dai Quadri VII e VI deduciamo che i proventi del Comune corrisposero:

nell'anno 1897	a	26 %	degli	introiti
» 1898 . . .	»	21 %	»	»
» 1899	»	21 %	»	»
» 1900 . .	»	23 %	»	»
» 1901	»	22 %	»	»
» 1902 . . .	»	22 %	»	»
» 1903 . . .	»	22 %	»	»
» 1904	»	23 %	»	»
» 1905	»	25 %	»	»

V.

Dai risultati di esercizio che si vennero esponendo appare quale incremento abbia avuto il servizio tramviario urbano, quali utili siano stati acquisiti al Comune per effetto della convenzione stipulata il 29 ottobre 1895. Abbiamo visto di quanto sia aumentato il numero di viaggi compiuti in media da ogni abitante. Questo aumento è indizio non discutibile dell'utilità che la cittadinanza ritrae dal servizio tramviario. Certamente il vantaggio ed il comodo pel pubblico sarebbero maggiori se migliore fosse il servizio. Cura costante dell'Amministrazione comunale è di ottenere l'applicazione delle migliorie portate dai progressi della tecnica. Il più grave difetto del nostro servizio è attualmente il carico eccessivo delle vetture, che si verifica su alcune linee.

Per combattere questo inconveniente abbiamo visto suggerire parecchi rimedi, i quali, in gran parte erano di più che dubbia applicabilità nelle nostre condizioni di fatto e tutti si riducevano in ultima analisi al diminuire l'affluenza sulle vetture tramviarie, creando ostacoli che allontanassero chi del tram si serve specialmente a risparmio di tempo. L'applicazione di questi rimedi, se fosse possibile, aumenterebbe bensì il comodo, ma diminuirebbe l'utile che la generalità della popolazione ricava dalle tramvie della nostra città.

Il solo rimedio efficace risiede nell'aumento dei posti disponibili e cioè nell'aumento del numero di vetture in circolazione. Il Comune ha il diritto di aumentare questo numero, ed anche come esercente avrebbe interesse ad aumentarlo, l'esperienza insegnando che una città come la nostra paga sempre largamente i miglioramenti effettivi dei pubblici servizi. Gravi ostacoli però si oppongono all'applicazione di questo rimedio razionale e veramente efficace. Questi ostacoli deri-

vano dalla conformazione della nostra città e dalla non grande larghezza delle strade che conducono alla piazza del Duomo.

Per la conformazione della città la massima parte del movimento affluisce verso il centro, le linee tramviarie devono quindi avere in gran parte una disposizione sensibilmente radiale. Questa disposizione delle linee ha per conseguenza di stimolare l'affluenza del pubblico verso il centro in cui le linee si riuniscono, aggravando maggiormente il carico delle linee stesse. Data la disposizione delle nostre strade, le linee radiali vengono a sovrapporsi nelle strade vicine al centro; per effetto della sovrapposizione delle linee abbiamo in queste strade una frequenza di vetture tramviarie eccessiva e dannosa alla circolazione generale, gli incagli della quale si ripercuotono sulla circolazione speciale delle tramvie.

Tralasciamo di parlare dell'agglomeramento di vetture che si verifica in alcune strade nel periodo attuale per effetto del servizio speciale dell'Esposizione, trattandosi di inconveniente tollerabile perchè transitorio. In tempo ordinario le vetture tramviarie si seguono su ciascun binario di via Dante ad una distanza media di 39 minuti secondi nei giorni feriali e di 34 nei giorni festivi, di circa 50 minuti secondi in corso Vittorio Emanuele e di poco più di un minuto primo in via Torino ed in via S. Margherita. Non citiamo che questi casi trascurando alcuni punti singolari che presentano speciali difficoltà di circolazione. Tuttavia appare evidente che, data la scarsa larghezza delle strade, non si può ricorrere ad un sensibile aumento di vetture, le quali non riescirebbero che ad aumentare l'ingombro nelle vie, e, mentre non potrebbero muoversi vantaggiosamente, recherebbero incaglio al movimento delle vetture già ora in servizio. Per arrestare il progressivo aumento di passeggieri sulle linee radiali, si cercò di istradare su altre linee il movimento delle persone che, non avendo motivo di recarsi nel centro, hanno interesse di recarsi da un punto all'altro della città; a tale scopo venne ridotta la tariffa di trasporto sulla linea Interstazionale e sulla Circonvallazione. Come risulta dall'allegato al contratto, l'Interstazionale composta dall'antica linea già a trazione animale dalla Stazione Centrale alla Stazione Nord e dalla nuova linea dalla Stazione Nord alla Stazione Ticinese contava per due tratte; dal giorno 11 dicembre 1905 l'intiero percorso conta per una tratta sola. Dal 1° gennaio 1906 le cinque tratte in cui era divisa la Circonvallazione vennero ridotte a tre. Queste riduzioni di tariffa raggiunsero lo scopo pel quale furono fatte. Se confrontiamo i passeggieri

trasportati nei primi quattro mesi dell'anno troviamo per la linea Interstazionale:

dall'anno	**1902**	al	**1903**	un aumento di	91 313	passeggieri
»	**1903**	»	**1904**	» » »	107 606	»
»	**1904**	»	**1905**	» » »	1 872	»
»	**1905**	»	**1906**	» » »	393 292	»

per la Circonvallazione:

dall'anno	**1902**	al	**1903**	un aumento di	357 354	passeggieri
»	**1903**	»	**1904**	» » »	640 115	»
»	**1904**	»	**1905**	» » »	169 421	»
»	**1905**	»	**1906**	» » »	1 664 123	»

Le cause che determinarono queste variazioni negli aumenti di passeggieri sono certamente complesse. Sullo scarso aumento del primo quadrimestre dal 1905 influì senza dubbio la deficienza di materiale circolante nei primi mesi del 1905, nei quali, ostacoli da parte dell'Autorità governativa, obbligarono a tenere inoperose nelle rimesse le vetture ordinate dal Comune, mentre nei mesi successivi, superati questi ostacoli, l'aumento fu notevole su queste linee, come su tutta la rete. L'approssimarsi dell'Esposizione contribuì al forte aumento del 1906; ma questo fu certamente dovuto in larga misura anche alla riduzione di tariffa.

Allo stesso scopo di deviare il movimento dalle radiali tende la linea trasversale dai quartieri di porta Magenta a quelli fra porta Monforte e porta Venezia, che si sta impiantando.

Questi provvedimenti potranno per qualche anno rallentare lo aumento di passeggieri su alcune radiali, eliminando la necessità di nuove vetture che non si potrebbero far circolare; ma un rimedio veramente efficace non potrebbe consistere che in una minore sovrapposizione di linee radiali nelle strade non larghe del centro della città. Occorrerebbero per ottenere questo risultato o nuove vie od allargamenti delle vie esistenti. In realtà allo stato attuale delle cose la questione tramviaria di Milano è sopra tutto una questione edilizia.

CONVENZIONE

COLLA

SOCIETÀ GENERALE ITALIANA DI ELETTRICITÀ

"Sistema Edison"

per l'esercizio delle tramvie di Milano a trazione elettrica.

Milano, [illegible] Giunta municipale, il giorno 29 [illegible] 1895

In esecuzione della deliberazione presa dal Consiglio comunale nelle sedute dei giorni 12 e 23 luglio u. s., superiormente approvata a sensi di legge, colla quale la Giunta municipale veniva autorizzata a stipulare colla Società Generale Italiana di elettricità sistema Edison, il definitivo contratto per l'esercizio delle tramvie locali a datare dal 1° gennaio 1897

fra il Sindaco di Milano comm. nobile ing. Giuseppe Vigoni e l'assessore ing. Giuseppe Ponzio, esclusa ogni loro responsabilità personale,

e il Presidente della Società Generale Italiana di elettricità, sistema Edison, signor ing. cav. Giulio Pesaro, in forza dell'art. 23 del vigente Statuto, si addiviene alla presente preliminare scrittura giusta la quale si conviene quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.

Natura e scopo del contratto.

Art. 1. — Col presente contratto il Municipio di Milano intende provvedere all'esercizio delle tramvie della città su tutte le linee che risultano dall'elenco e dal tipo Allegati *A* e *B* che formano parte integrante del presente contratto, nonchè su tutte quelle altre linee nuove, o risultanti da prolungamenti e da modificazioni delle linee sopra indicate, che in progresso di tempo, a suo esclusivo giudizio, intenderà di stabilire.

A tale scopo il Municipio provvederà, a tutta sua cura e spesa, all'impianto, o dove occorra, al rinforzo ed alla successiva manutenzione dei binari in sede stradale, dei quali binari, di conseguenza, rimarrà sempre l'esclusivo proprietario.

Prestazioni dell'Impresa.

Art. 2. — Per tutte le linee indicate nell'elenco Allegato *A* viene incaricata del servizio la Società Generale Italiana di elettricità, sistema Edison, la quale vi eserciterà la trazione elettrica, fatto obbligo alla medesima di assumere altresì, alle condizioni

di cui al presente contratto, lo stesso servizio per tutte quelle altre linee esistenti, nuove, modificate o prolungate, per le quali ne ricevesse incarico dall'Amministrazione comunale, nei primi 15 anni di durata del presente contratto.

La Società Edison quindi dovrà provvedere a tutta sua cura e spesa all'impianto ed alla manutenzione delle condotture elettriche aeree e sotterranee, alla fornitura dell'energia, all'acquisto ed alla manutenzione del materiale mobile, alla prestazione del personale occorrente e a tutto quanto infine è necessario per effettuare regolarmente il servizio.

Termine per la posa in opera dei binari.

ART. 3. — Il Comune di Milano darà gradualmente alla Società Edison in opera i binari occorrenti all'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente possibilmente durante l'anno 1897, riservandosi la facoltà di anticipare anche su tale epoca, nel qual caso la Società dovrà pure anticipatamente provvedere alle occorrenti connessioni elettriche dei binari. — Nessuna azione però competerà alla Società all'infuori del caso in cui il Comune di Milano non avesse provveduto neppure nell'anno 1898 all'allestimento completo delle linee di cui sopra.

Pratiche per ottenere la autorizzazione a sensi di legge.

ART. 4. — La Giunta municipale farà tutte le pratiche allo scopo di ottenere dalle Autorità superiori l'autorizzazione all'esercizio, fermo però l'obbligo alla Società Edison di osservare tutte le prescrizioni, a cui sarà subordinata l'autorizzazione medesima, anche nel caso in cui questa determinasse oneri speciali, i quali dovranno rimanere a carico della Società stessa. La Giunta municipale e la Società Edison si varranno della facoltà di cui al disposto dell'art. 82 del vigente Regolamento edilizio municipale ed alla legge n. 232 in data 7 giugno 1894, per la posa delle condotture aeree e sotterranee e per l'applicazione dei relativi ganci e sostegni.

CAPITOLO SECONDO.

Norme per l'esercizio.

Presentazione ed approvazione del progetto d'impianto.

ART. 5. — Per ogni linea per la quale viene o verrà incaricata dell'esercizio la Società Edison, questa, prima di dar mano a qualsiasi lavoro di impianto delle condotture elettriche, dovrà sottoporre alla preventiva approvazione della Giunta municipale il progetto dettagliato e completo di esecuzione, nel quale la Giunta potrà introdurre quelle modificazioni che reputerà necessarie e convenienti, e la Società dovrà assoggettarsi prontamente, con rinuncia a qualsiasi reclamo o pretesa, anche se le modificazioni determinassero maggiori oneri di impianto, di costruzione e di manutenzione, ferma restando la responsabilità dell'impianto alla Società nei riguardi del servizio e verso i terzi. L'approvazione del progetto per parte della Giunta municipale non toglie ad essa il diritto di prescrivere modificazioni e cambiamenti al progetto stesso quando se ne presentasse a suo giudizio la necessità.

Entro 15 giorni dall'approvazione pel progetto la Società Edison dovrà dar mano

ai lavori, preavvisando però la Giunta municipale in tempo utile per le disposizioni di sua competenza.

I lavori dovranno essere condotti in modo che l'esercizio provvisorio o definitivo delle linee o tratte di linee, o dei prolungamenti possa essere attivato entro quel termine massimo di tempo che, per ciascun caso, verrà stabilito dalla Giunta municipale all'atto della approvazione del progetto. Non ottemperando a siffatte prescrizioni, per sua colpa, la Società sarà passibile per ogni linea di una penalità che consensualmente si stabilisce non debba essere inferiore a L. 500 per ogni giorno di ritardo nell'esercizio.

Nell'impianto delle linee la Società dovrà attenersi ai progetti approvati dalla Giunta municipale, nè potrà modificarli senza il permesso scritto della Giunta stessa. Anche per le successive opere di manutenzione dovrà la Società dare sempre preavviso in tempo utile alla Giunta municipale. Tutte le volte poi che vorrà sostituire o modificare in tutto od in parte il suo materiale fisso, dovrà presentarne i tipi alla Giunta municipale, alla quale spetta accordarne l'approvazione.

Tipo delle vetture.

Art. 6. — Il tipo delle vetture, tanto automotrici quanto rimorchiate, dovrà essere sottoposto alla approvazione della Giunta municipale. La Giunta si riserva la facoltà di fare introdurre, anche durante il periodo dell'esercizio, a cura e spesa della Società Edison quelle modificazioni di dettaglio che, a scopo di comodo o di sicurezza delle persone, riputasse necessarie od anche solo convenienti. Il numero e la disposizione dei posti verranno stabiliti dalla Giunta municipale, ritenendosi fin d'ora che la capacità delle vetture automotrici non potrà essere superiore a 40 persone e quella delle rimorchiate, di proprietà della Società, non superiore a 50 persone.

Durata del servizio giornaliero.

Art. 7. — La durata del servizio giornaliero estivo viene stabilita in ore 18, e cioè dalle ore 6 alle ore 24; quella del servizio giornaliero invernale in ore 17, cioè dalle ore 7 alle 24, con facoltà nella Giunta municipale di stabilire orari intermedi nelle stagioni intermedie. Il servizio deve incominciare e finire alle ore sovraindicate, con vetture in partenza contemporanea dai due estremi di ciascuna linea, e, per la linea di circonvallazione, con due vetture in partenza per direzioni opposte da ciascuna di quelle Porte, che viene riservato alla Giunta municipale di designare.

Servizio alle Stazioni ferroviarie.

Per il regolare e continuo servizio alle Stazioni ferroviarie è pure riservato alla Giunta municipale di studiare quelle disposizioni che troverà più convenienti a norma delle variazioni degli orari delle Ferrovie e la Società Edison si obbliga di applicarle ed osservarle. Indipendentemente dalla facoltà riservata alla Giunta colla disposizione del successivo art. 9 ed oltre a quella, è pure riservato alla Giunta municipale il diritto di introdurre nell'orario normale quelle variazioni parziali o generali, che crederà opportune a vantaggio del servizio pubblico, e di determinare il numero delle vetture, che dovranno percorrere ciascuna linea o tronco di linea durante l'orario di servizio.

Vetture supplementari e rimorchiate.

La Società, sopra richiesta della Giunta, dovrà inoltre, senza eccezioni, mettere in servizio vetture supplementari ad orario limitato, nonchè rimorchiare vetture proprie

o del Comune o di terzi, sia che questo avvenga in via straordinaria come di via ordinaria e periodica in giorni ed ore determinate.

Numero delle vetture in servizio.

Il numero delle vetture in servizio ordinario, ad orario completo, che in ogni giorno saranno in esercizio, non sarà inferiore a 163, quello delle vetture supplementari, pronte in rimessa per il servizio, non inferiore a 20, e quello delle vetture da rimorchiare, di proprietà della Società pronte come sopra, non inferiore a 30.

Nei primi quindici anni di durata del presente contratto dovrà la Società Edison al più tardi entro sei mesi dall'ordine avutone dalla Giunta municipale, aumentare il numero delle vetture a servizio ordinario e di quelle da rimorchiare, obbligandosi ad aumentare proporzionalmente il numero delle vetture supplementari ove la Giunta lo creda necessario.

Limiti di percorrenza chilometrica delle vetture.

Art. 8. — Le vetture automotrici dovranno di regola percorrere nelle ore di servizio non meno di chilometri 100 e non più di chilometri 200, in modo che la media dei chilometri percorsi per ciascuna delle 163 vetture in servizio normale giornaliero non sia inferiore a 150, computata tale media nel periodo di un anno.

Durante il primo anno di esercizio e nell'anno successivo 1898, in quanto l'impianto dei binari sia tuttora incompleto, sarà in facoltà della Giunta municipale di limitare il numero delle vetture e la loro percorrenza media giornaliera, senza che ciò possa dar titolo alla Società d'accampare diritti o pretese ad indennizzi.

La Giunta municipale però avrà la facoltà di stabilire, per ciascuna linea o tronco di linea e per ciascuna vettura, il numero dei chilometri da percorrersi giornalmente, entro i limiti e ferma la media di cui sopra, riducendo, ove creda, l'orario di alcune vetture, e salvo la riserva di cui all'articolo seguente.

Pei chilometri in più dei 150 medi giornalieri percorsi nell'anno dalle vetture in servizio normale sarà fatto sui compensi di cui all'art. 15 un ribasso del 20 %.

Riduzione del numero delle vetture in servizio.

Art. 9. — Qualora l'introito lordo medio generale annuo dell'esercizio scendesse al disotto di L. 18 000 per ciascuna vettura automotrice ad orario completo, la Giunta municipale si riserva la facoltà di diminuire o l'orario di servizio delle vetture od il numero e la percorrenza delle medesime, senza che la Società possa sollevare eccezioni di sorta o pretendere compensi per le avvenute diminuzioni di introito o di percorrenze.

Sospensione del servizio.

Art. 10. — È in facoltà della Giunta municipale di sospendere, per ragioni di pubblico servizio, durante quel periodo di tempo che crederà opportuno, l'esercizio su alcune linee o tratte di linee, senza che la Società Edison possa avanzare domanda di compenso o di indennizzo, anche nel caso che, in dipendenza di tale sospensione, si dovesse diminuire il numero delle vetture in servizio, o si dovesse provvisoriamente attuare, in sostituzione di quelle sospese, altre linee, nel qual caso sarà obbligo della Società di provvedere a sua cura e spesa all'impianto provvisorio della linea elettrica e successiva sua manutenzione.

Facoltà del Sindaco quale Ufficiale del Governo.

Art. 11. — Le condizioni ed i patti risultanti dal presente contratto non tolgono al Sindaco la facoltà di dare, quale Ufficiale del Governo, i provvedimenti contingibili per la sicurezza e la polizia in genere. Qualunque sieno i provvedimenti, che il Sindaco emanasse o facesse eseguire in tale sua qualità, la Società Edison vi si dovrà uniformare e sottomettere, senza potersi rivolgere, a causa dei medesimi, contro l'Amministrazione municipale per reclamare indennità, compensi od altro.

Tariffa, servizio di corrispondenza.

Art. 12. — La tariffa pel trasporto di ciascuna persona e per ciascuna linea dell'allegato *A*, anche prolungata o tratto di linea viene stabilita in centesimi 10. Durante due ore anche non continue di servizio giornaliero la Giunta si riserva la facoltà di ridurre la tariffa, per tutte le linee od alcune di esse, a centesimi 5, colle norme che verranno fissate da apposito regolamento. Resta fin d'ora stabilito, senza aumento di tariffa, un servizio di corrispondenza fra ogni linea radiale ed uno dei viali posti immediatamente a destra od a sinistra della porta per cui passa la radiale, e fino alla radiale più prossima, anche se esercita da altra Impresa.

Altri servizi di corrispondenza.

Art. 13. — È riservata facoltà alla Giunta municipale, anche nel corso dell'esercizio, e sentita la Società Edison, di coordinare fra loro le percorrenze lungo le varie linee, e di adottare quelle norme, che reputerà migliori all'intento di stabilire altri servizi di corrispondenza, cui la Società dovrà ottemperare.

Trasporti gratuiti.

Art. 14. — Avranno diritto al gratuito passaggio su tutte le linee i sorveglianti municipali, il personale di controllo municipale del servizio tramviario e gli agenti daziari in uniforme, nonche i Delegati municipali, il Capo dei sorveglianti, il personale di direzione della Societa Edison, il cui elenco verrà trasmesso alla Giunta municipale, ed il personale subalterno in divisa od almeno munito di berretto coi distintivi della Società.

Eccettuati i sorveglianti municipali, il personale di controllo municipale ed il personale subalterno della Società, tutti gli altri dovranno rilasciare apposito tagliando da staccarsi da uno speciale libretto di libera circolazione o marchette speciali. La Giunta municipale si riserva inoltre la facoltà di accordare il trasporto a tariffa ridotta pel personale in uniforme dipendente dall'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi.

La Giunta stabilirà speciali norme e controlli per impedire ogni abuso.

CAPITOLO TERZO.

Compensi e interessenza.

Compenso per vettura-chilometro.

Art. 15. — A titolo di compenso per gli oneri assunti dalla Società Edison a termini del presente contratto il Comune le corrisponderà:

a) la somma di L. 0,255 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle vetture automotrici, tanto ad orario completo quanto supplementari, che verranno messe in servizio nel periodo di esercizio dal 1° gennaio 1897 al 31 dicembre 1901.

e tale compenso, per tali vetture, sarà mantenuto fino alla scadenza del presente contratto;

b) la somma di L. 0,270 per vettura-chilometro per ciascuna delle vetture automotrici, tanto ad orario completo quanto supplementari, che saranno messe in servizio in più delle precedenti dal 1° gennaio 1902 al 31 dicembre 1906, e per tali vetture il qui determinato compenso sarà mantenuto per tutta la residua durata del contratto;

c) la somma di L. 0,285 per vettura-chilometro per ciascuna delle vetture automotrici, tanto ad orario completo quanto supplementari, che saranno messe in servizio in più delle precedenti dal 1° gennaio 1907 al 31 dicembre 1912, e del pari tale compenso, per tali vetture, sarà mantenuto per la residua durata del contratto,

d) la somma di L. 0,130 per vettura-chilometro per ciascuna delle vetture rimorchiate, di cui all'ultimo capoverso dell'art. 7, che verranno messe in servizio in qualunque periodo del contratto.

La Società non avrà diritto ad aumenti sui prezzi suesposti nel caso in cui avessero a verificarsi aumenti nel costo di alcuni o di tutti gli elementi che costituiscono tali prezzi, mentre pel Comune dovrà sempre valere la disposizione dell'art. 39.

Partecipazione della Impresa al reddito.

Art. 16. — Oltre ai compensi di cui al precedente articolo, spetterà alla Società Edison una quota annua corrispondente al 40 % del residuo ottenuto deducendo dall'introito annuo lordo:

a) i compensi che le saranno stati pagati nell'anno a termini del precedente articolo;

b) L. 4500 per ciascun chilometro di semplice binario comunale usato dalla Società, anche se promiscuamente con altre Imprese.

Controllo.

Art. 17. — È riservata alla Giunta municipale la facoltà di stabilire norme speciali per l'accertamento ed il pagamento dei compensi di cui ai precedenti articoli 15 e 16. Si riserva di determinare inoltre, anche nel corso dell'esercizio, quei provvedimenti che valgano a garantire la regolarità degli introiti e dei versamenti nella civica Cassa, disciplinando la vendita dei biglietti ed attuando altre modalità di controllo, che crederà più convenienti ed efficaci, ritenuto fin d'ora che i versamenti suddetti dovranno farsi allo spirare di ogni quindicina. La Società Edison dovrà prestarsi in quanto occorra onde ottenere la piena applicazione dei provvedimenti di cui si tratta.

CAPITOLO QUARTO.

Obblighi della Società verso il Municipio.

Facoltà della Giunta municipale di far esercitare altre linee.

Art. 18. — La Giunta municipale potrà esercitare o fare esercitare altre linee con qualsiasi mezzo di trazione, all'infuori della elettrica, senza che la Società Edison possa sollevare eccezioni di sorta o pretendere compensi per danni od altro, quando anche dette

linee abbiano delle tratte in comune con quelle percorse dalla stessa Società, purchè il servizio di questa non ne venga intralciato. Non potrà opporsi però la Società a che venga esercitata, anche su tratti comuni, la trazione elettrica da imprese, che facciano un servizio di tramvie, che non sia quello locale od un servizio proveniente da precedenti impegni assunti col Comune. La Giunta municipale potrà accordare l'attuazione di siffatti servizi senza che la Società possa avanzare domanda di indennizzo od altro, all'infuori di quegli equi compensi che le potranno spettare per l'eventuale uso dell'energia elettrica.

È pure riservata alla Giunta municipale la facoltà di usare o di fare usare d tutti o di parte dei binari delle linee e loro prolungamenti con qualsiasi altro mezzo di trazione per qualunque servizio municipale. Questo servizio dovrà però essere pure esercitato in modo da non intralciare quello. cui attende la Società.

Facoltà della Giunta municipale di esperimentare altri sistemi di trazione.

ART. 19. — È riservato al Comune e per esso alla Giunta municipale il diritto di esperimentare o di fare esperimentare sulle linee percorse dalla Società Edison, vetture con trazione a sistema diverso da quello adottato dalla Società per quel periodo di tempo, che crederà più opportuno. In questo caso verranno conteggiati gli introiti delle vetture applicate all'esperimento depurati della somma di L. 0,255 per ciascun chilometro da esse percorso per gli effetti delle disposizioni dell'art. 16.

Sorveglianza da parte dell'Ufficio tecnico.

ART. 20. — Nella esecuzione di qualsiasi lavoro la Società Edison è soggetta alla sorveglianza dell'Ufficio tecnico municipale, alle prescrizioni del quale presterà intera obbedienza; ed i lavori, sieno di impianto o di manutenzione, si dovranno condurre colla massima celerità ed in modo di arrecare il minor possibile disturbo alla circolazione, ottemperando all'uopo alle prescrizioni che verranno date agli agenti municipali.

Prima di incominciare il servizio delle linee o di parte di esse, o di prolungamenti, dovrà la Società Edison chiedere ed ottenere anche da parte dell'Autorità superiore in quanto occorra il collaudo dell'impianto di tutto il materiale mobile a tale servizio adibito e provare di essersi provveduta di tutti i mezzi occorrenti all'esercizio.

Condizioni di manutenzione delle strade.

ART. 21. — La Società Edison non potrà reclamare alcuna indennità per danni, che le potessero derivare dalla circolazione, nè per lo stato in cui potessero trovarsi le strade, fosse anche per difetto di manutenzione, e neppure per qualsiasi ritardo nella esecuzione di opere di sistemazione o di riparazione da parte dell'Amministrazione municipale o suoi incaricati.

Energia elettrica.

ART. 22. — La Società Edison dovrà provvedere alla energia elettrica nel modo che crederà più conveniente, ritenuto però che, nel caso provvedesse all'esercizio delle tramvie con un impianto di trasmissione elettrica dell'energia posto fuori del territorio del Comune, dovrà provvedere ad altro impianto autonomo capace di dare

[illegible] l'energia elettrica necessaria a guisa di riserva per [illegible] la continuità del servizio.

Sede dell'Amministrazione e Direzione dell'Impresa.

ART. 23. — Gli stabilimenti della Società Edison per tutti i diversi servizi, nessuno escluso, anche nel caso di altro sistema di trazione, nonchè la sede della Amministrazione e Direzione della Società stessa, dovranno stabilirsi e conservarsi nel territorio del Comune, fatta eccezione degli impianti di utilizzazione di forze idrauliche per la trasmissione della energia a mezzo della elettricità.

Ispezioni al materiale.

ART. 24. — Oltre le annuali ispezioni di tutto il materiale mobile da parte degli incaricati della Giunta municipale, la Società Edison dovrà prestarsi a quelle altre periodiche e straordinarie ispezioni a tutto il materiale di servizio ed alle officine, che venissero ordinate dalla Giunta municipale per constatarne lo stato e prescriverne le occorrenti riparazioni, modificazioni o rinnovazioni, con facoltà nella Giunta stessa di provvedere d'ufficio a carico della Società quando questa non ottemperasse alle ingiunzioni nel termine che le verrà prefisso.

Disposizioni pel termine del contratto.

ART. 25. — A partire dal 1° luglio 1916 e fino al 30 giugno 1917, la Società Edison dovrà prestarsi, di conformità alle disposizioni, che le verranno impartite dalla Giunta municipale, a ridurre il numero delle vetture in servizio, ad abbandonare le proprie linee di percorrenza, a rimuovere tutto il materiale fisso di sua proprietà, ripristinando il suolo stradale, le fronti delle case e tacitando, ove occorra, i proprietari.

L'ordine da seguirsi ed il tempo da impiegarsi per tutte queste operazioni verrà stabilito dalla Giunta municipale in modo che, al più tardi per il 30 giugno 1917, il servizio della Società sia completamente cessato ed il suo materiale totalmente rimosso.

In pari tempo la Società permetterà che durante il detto periodo il Municipio, od altra Impresa, impianti il proprio materiale fisso e faccia correre le proprie vetture che essa va di mano in mano abbandonando.

Resta convenuto che a partire dal 1° gennaio 1916 non verranno pagati alla Società Edison che i compensi per i chilometri effettivamente percorsi dalle sue vetture, oltre la partecipazione di cui all'art. 16.

Dall'obbligo della rimozione del materiale fisso potrà essere esonerata la Società qualora la Giunta municipale, prima del 30 giugno 1916, dichiari di rilevarlo per il puro valore di materiale e la Società, per tale prezzo dovrà cederlo.

Osservanza delle leggi o regolamenti.

ART. 26. — La Società Edison dovrà ottemperare a tutte le disposizioni d'ordine, di sicurezza pubblica o di igiene, anche municipali, che venissero emanate, senza fare eccezioni ed avanzare pretese di indennizzo od altro nel caso che le sovraindicate disposizioni avessero a rendere più oneroso il servizio.

CAPITOLO QUINTO

Personale.

Art. 27. — La Società Edison dovrà assumere e mantenere per tutta la durata del presente contratto un personale abile e sufficiente al regolare e continuo servizio, e dovrà disporre perchè la presenza giornaliera di ciascun agente sulle vetture non abbia a mantenersi oltre le 10 ore, ripartite in periodi di non oltre 6 ore. A ciascun agente dovranno essere accordati interpolatamente 4 giorni di riposo al mese.

Durata del servizio degli agenti.

La Società Edison si obbliga ad assumere, in più del proprio attuale personale, con precedenza sopra ogni altro, il personale viaggiante e gli operai ora addetti al servizio delle tramvie e dipendenti dalla Società Anonima omnibus, e ciò nei limiti delle esigenze del servizio.

Art. 28. — La misura minima della mercede da assegnarsi al personale viaggiante viene stabilita in cent. 30 per ciascuna ora di servizio prestato; esenti da qualunque imposta, col minimo di L. 3 per ogni giorno di lavoro.

Mercede.

Ove però, per cause indipendenti dal volere della Società, il servizio prestato fosse inferiore alle ore 10 la mercede verrà proporzionalmente ridotta.

Art. 29. — A favore del personale impiegato nell'esercizio delle tramvie verrà costituito un fondo di previdenza per sussidi in caso di morte, di inabilità permanente assoluta, di malattia, non causate da infortunio sul lavoro, ed in caso anche dell'abbandono del servizio dopo il quinto anno, di conformità a quanto verrà stabilito nello speciale Regolamento, di cui all'art. 37.

Fondo di previdenza ed assicurazione di personale.

Tali sussidi, che si corrisponderanno dal fondo di previdenza avranno carattere di sussidi alimentari ossia di beneficenza, e come tali vengono dichiarati insequestrabili.

Alla costituzione del fondo concorreranno:

la Società Edison nella misura di un centesimo per ogni ora pagata a ciascun agente impiegato nell'esercizio delle tramvie;

l'Amministrazione comunale nella misura del 3 °/₀ sugli utili annui netti dell'esercizio ad essa spettanti ed in ogni caso con non meno di L. 12 000;

il personale nella misura che verrà determinata dal Regolamento previsto dall'art. 37.

A favore di detto fondo si devolveranno le multe applicate dalla Società al personale, non che le eventuali elargizioni per parte di terzi.

Le modalità per la costituzione ed il funzionamento di detto fondo verranno determinati da speciali norme da concretarsi d'accordo fra l'Amministrazione comunale e la Società, e dovranno risultare dal citato regolamento.

Indipendentemente dalla costituzione del fondo di previdenza di cui sopra, sarà obbligo della Società di assicurare a tutta sua cura e spesa il personale contro gli

infortuni sul lavoro nella misura che segue, ove però per legge non venissero stabilite misure di indennità più vantaggiose pel personale:

a) per il caso di morte mille volte la mercede giornaliera;

b) per i casi di invalidità con una somma eguale:

1° a 1200 volte la mercede giornaliera per l'invalidità di 1° grado;

2° a 600 volte la mercede giornaliera per l'invalidità di 2° grado;

3° a 120 volte al minimo e 300 al massimo la mercede giornaliera per la invalidità di 3° grado;

c) per i casi di inabilità temporaria al lavoro, con un risarcimento giornaliero eguale ai $^{9}/_{10}$ per mille della somma assicurata pel caso di morte.

CAPITOLO SESTO.

Disposizioni generali.

Responsabilità della Impresa.

Art. 30. — La Società Edison è garante della solidità di tutto il suo materiale fisso e mobile di esercizio e della attitudine di esso ad un servizio perfetto e scevro di inconvenienti tenendone indenne il Comune. Essa si assume ogni e qualsiasi responsabilità che potrà derivare dai lavori di impianto e di manutenzione, dall'esercizio delle tramvie e dalla azione della energia elettrica che essa distribuirà, tanto nelle proprie condotture quanto nei binari del Comune; in ogni modo si impegna a tenere sempre indenne il Comune anche quando la responsabilità incorsa dipendesse per avventura dallo stato dei binari.

Rappresentanza dell'Impresa.

Art. 31. — La Società Edison dovrà designare e notificare alla Giunta municipale la persona che la rappresenti nei riguardi del presente contratto, con obbligo nel rappresentante del domicilio in Milano.

Tutte le comunicazioni e le notifiche anche di atti giudiziari si avranno per valide e legalmente fatte al detto rappresentante ed al notificato domicilio come se fossero fatte direttamente alla Società stessa.

Cessione.

Art. 32. — La Società Edison non potrà cedere od associarsi con altra Impresa, Società o persona nel detto esercizio, senza il consenso scritto della Giunta municipale, la quale potrà anche negarlo senza obbligo di indicarne i motivi.

Caducità.

Art. 33. — L'Autorità municipale avrà diritto di domandare la risoluzione del presente contratto per colpa della Società Edison a sensi e per gli effetti di legge:

a) quando la Società non reintegrasse nel termine di giorni 20 dall'invito fattole il deposito cauzionale diminuito per eventuali esecuzioni d'ufficio o per qualsiasi altro titolo;

b) quando la Società sospendesse, anche parzialmente, l'esercizio delle linee o di alcune di esse per la durata di giorni 8, salvo i casi di forza maggiore;

c) quando si verificassero ripetuti e gravi motivi di lagnanza nel servizio per colpa della Società o dei suoi dipendenti;

d) in caso di scioglimento o di fallimento della Società;

e) in caso di inosservanza del disposto dell'art. 32.

Facoltà della Giunta in caso di caducità.

Art. 34. — Pel solo fatto di una domanda di caducità, allo scopo di assicurare la continuità e regolarità del servizio, l'Autorità municipale avrà la facoltà di provvedervi direttamente, impiegando il materiale fisso e mobile, gli stabilimenti ed il personale della Società concessionaria, e per conto di questa, per il periodo di tempo necessario a provvedere diversamente al servizio ed in ogni modo per non oltre 6 mesi.

In caso di caducità il deposito cauzionale della Societa diverrà immediatamente proprietà del Comune, senza diritto nella Società a compenso o ad indennità qualsiasi, riservata anzi al Comune ogni e più ampia facoltà di ripetere l'indennizzo di maggiori danni e spese.

Multe.

Art. 35. — Per ogni infrazione e per ogni giorno in cui si verificasse l'infrazione da parte della Società Edison o suoi dipendenti alle norme e prescrizioni contenute nel presente contratto, verrà dalla Giunta municipale anzitutto applicata una penalità, quando questa non sia già stata prevista, che potrà estendersi fino alle L. 1000. L'applicazione della penalità non pregiudica la facoltà nella Giunta municipale di ripetere, anche a sensi di legge, l'indennizzo di maggiori danni e spese.

Deposito.

Art. 36. — A garanzia degli impegni assunti dalla Società Edison col presente contratto, e così a garanzia di ogni e qualunque ragione ed azione del Comune, o dei danni che allo stesso potrebbero derivare dalla cessazione o dalla sospensione anche parziale dell'esercizio delle tramvie per qualsiasi motivo, la Società si obbliga ed impegna di costituire all'atto di ratifica del presente contratto a favore del Comune una cauzione di L. 500 000, mediante deposito nella civica Cassa di Rendita dello Stato 5 %, al valore di borsa. Metà di questo deposito sarà restituito tre mesi dopo l'apertura all'esercizio delle linee di cui all'art. 2.

La Giunta municipale avrà la più ampia facolta di usare del deposito nel caso di esecuzioni d'ufficio o di penalità o di rimborso di spese dovute dalla Società o d'altro, con obbligo in questa di reintegrare il deposito nel termine di giorni 8 dall'avutone invito con corrispondente Rendita dello Stato come sopra.

Le liquidazioni dell'Ufficio tecnico municipale per opere eseguite d'ufficio a carico della Società e dietro ordine della Giunta municipale si dichiarano dalla Società fin d'ora accettate senza riserve.

A garanzia poi del mantenimento delle obbligazioni assunte col presente contratto, e fino alla sua ratifica, la Società costituisce all'atto della firma del contratto stesso nella civica Cassa un deposito di L. 50 000 in Rendita dello Stato 5 %, al valore di borsa, da restituirsi all'atto della costituzione del deposito definitivo di L. 500 000, o da computarsi nello stesso. Il deposito di L. 50 000 verrà senz'altro acquisito al Comune

nel caso che la Società non mantenesse le proprie obbligazioni, rifiutandosi alla ratifica, a mezzo di pubblico istromento, del presente contratto.

Il deposito definitivo di L. 250 000 verrà restituito alla Società Edison entro il mese di luglio 1917, e, nel caso di riscatto di cui all'art. 38 all'atto della consegna degli enti riscattati, sempre che siano liquidate tutte le pendenze inerenti al presente contratto e siano soddisfatti tutti gli obblighi assunti dalla Società.

Regolamento.

ART. 37. — La Giunta municipale, udita la Società Edison, formerà un Regolamento per l'esercizio delle tramvie, pel controllo degli incassi, per la liquidazione delle partite di debito e di credito colla Società. per l'amministrazione del fondo di previdenza, di cui all'art. 29 e per tutte le altre modalità di servizio. Tale regolamento potrà essere variato anche durante l'esercizio a norma dei bisogni e delle convenienze che potranno essere consigliate dalla pratica. sempre udita la Società. Questa sarà obbligata di osservare rigorosamente tutte le prescrizioni di detto Regolamento, convenendosi che per ogni infrazione alle norme dello stesso le sarà applicata una penalità nella misura prevista dall'art. 35.

Riscatto.

ART. 38. — La Giunta municipale avrà la facoltà di riscattare dalla Società Edison l'esercizio in qualunque momento del secondo decennio, compensandoglielo al valore industriale. che verrà stabilito, tenendo conto anche di tutta la durata del contratto, o d'accordo, o da tre Periti da scegliersi dall'Autorità giudiziaria, quando nella scelta loro le parti contraenti non si potessero accordare, rilevando in pari tempo tutto il materiale fisso e mobile ed anche, ove lo creda, e non vi ostino gli obblighi già assunti prima della firma del presente contratto dalla Società in forza di precedenti contratti od impegni, le officine generatrici dell'energia elettrica poste nel Comune, le rimesse, ecc. [1].

Riduzione del prezzo per vettura-chilometro.

ART. 39. — Qualora col progresso della scienza e dell'industria e col sussidio di nuovi trovati, o pel verificarsi di fatti anche non prevedibili, fossero anche propri della Società Edison, il costo dell'energia elettrica o della sua applicazione venisse a diminuire, la Giunta municipale avrà la facoltà di ridurre il prezzo della vettura-chilometro sulla base dei costi attuali nella proporzione che verrà determinata da tre Periti da nominarsi colle modalità di cui all'art. 38. quando non sieno intervenuti accordi amichevoli per stabilirla.

Se indipendentemente da ciò venisse migliorato altrove il sistema di trazione elettrica adottato dalla Società o introdotto un nuovo sistema di trazione, anche non elettrico, che la Giunta municipale credesse più conveniente, la Società stessa dovrà adottarlo, se richiesta dalla Giunta municipale, anche solo parzialmente, salvo i reciproci compensi da stabilirsi se e come sarà del caso.

---

[1] L'interpretazione del presente articolo venne successivamente disciplinata con la convenzione 28 novembre 1901, stata debitamente approvata dal Consiglio comunale nella seduta del 9 dicembre 1901 e dalla R. Prefettura il 24 dicembre 1901.

Art. 40. — I rapporti fra il Comune e la Società Edison, quali risultano dai patti del presente contratto, si intende abbiano ad aver valore ed efficacia per un periodo d'anni 20 a datare dal 1° gennaio 1897 salvo il disposto dell'art. 25, e salvo i casi di rescissione e di riscatto di cui agli articoli 33 e 38.

Durata del contratto.

Durante questo periodo ed alle condizioni del presente contratto verrà affidato esclusivamente alla Società l'esercizio di quelle altre linee, per le quali la Giunta municipale crederà di adottare la trazione elettrica, salvo il disposto dell'art. 18.

Art. 41. — Col 1° gennaio 1897 il Comune, in forza del presente contratto, andrà in possesso dei binari attualmente in opera sulle linee del Sempione e Ferrovia Nord; la Società Edison s'impegna inoltre a rifondere al Comune l'importo del materiale di proprietà della Società Anonima omnibus, compresa l'indennità di L. 75 000 pattuita all'art. 2 della convenzione 24 febbraio 1894, a norma dei diritti e degli impegni spettanti al Comune, in dipendenza delle convenzioni vigenti, restando tutto il detto materiale di proprietà del Comune. A partire dal 1° gennaio 1897 e durante tutto il periodo transitorio cui si riferisce il disposto dell'art. 3, la Società Edison manterrà un servizio a cavalli almeno pari a quello ora in corso sulle linee non ancora adattate per la trazione elettrica, e questo ai prezzi, patti e condizioni del presente contratto.

Corrispettivi a carico della Società Edison.

Art. 42. — Il presente contratto, impegnativo fin d'ora per la Società Edison, è subordinato, per parte dei rappresentanti municipali, alla approvazione delle superiori Autorità a sensi delle vigenti leggi.

Riserva d'approvazione del contratto.

Art. 43. — Le spese tutte del contratto, steso in duplice originale, sua registrazione e ratifica a mezzo di Notaio, da eseguirsi dopo ottenute le approvazioni di cui al precedente articolo, e per una copia dell'atto pubblico in forma esecutiva da rilasciarsi al Comune, si convengono a tutto carico della Società Edison.

Spese del contratto.

Letto, confermato viene sottoscritto.

Società Generale Italiana di elettricità
(Sistema Edison)
Il Presidente
GIULIO PESARO.

Pel Comune di Milano
G. VIGONI, Sindaco.
C. PONZIO, Assessore.

ELENCO DELLE LINEE TRAMVIARIE DELLA CITTÀ.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLA LINEA	INDICAZIONE DEL PERCORSO		Sviluppo chilometrico
1	Circonvallazione . . (*Conta per 5 linee*)	**Andata** — Piazzale della Stazione Centrale, viali di porta Venezia, Monforte, Vittoria, Romana, Vigentina, Lodovica, Ticinese, Genova, Magenta, vie Ariosto, Mario Pagano, piazzale e corso Sempione, vie Londonio, Prina, Paolo Sarpi, viali di porta Garibaldi, Nuova e Principe Umberto	Km.	12,300
		Ritorno — Percorso inverso.	»	Id.
2	Piazza Duomo — Stazione Centrale	**Andata** — Vie Carlo Alberto, S. Margherita, piazza della Scala, vie Manzoni, Principe Umberto, piazzale della Stazione Centrale	»	2,275
		Ritorno — Percorso inverso	»	Id
3	Piazza Duomo — porta Nuova via Galvani	**Andata** — Vie Carlo Alberto, S Margherita, piazza della Scala, vie Manzoni, Fatebenefratelli, corso di porta Nuova, viale Principe Umberto, via Galileo, Ponte Seveso fino all'imbocco di via Galvani . .	»	3,390
		Ritorno — Percorso inverso passando da via Montebello invece che da via Fatebenefratelli	»	3,340
4	Piazza Duomo — porta Garibaldi — via Farini	**Andata** — Vie Mercanti, Broletto. Ponte Vetero, Mercato, corso Garibaldi, corso Como, vie Giuseppe Ferrari, Carlo Farini fino a metri 200 prima dell'incontro colla via Pietro Borsieri	»	4,025
		Ritorno — Percorso inverso.	»	Id
5	Piazza Duomo — porta Volta — Cimitero Monumentale	**Andata** — Vie Carlo Alberto, S. Margherita, piazza della Scala, vie S. Giuseppe, Brera, Solferino, Moscova, Alessandro Volta, viale al Cimitero . . .	»	2,820
		Ritorno — Percorso inverso.	»	Id
6	Piazza Duomo — porta Tenaglia — via Bramante e via Luigi Canonica	**Andata** — Vie Mercanti, Dante, Foro Bonaparte, via Legnano, piazzale esterno di porta Tenaglia, indi alternativamente:		
		— Via Bramante sino alla via Sarpi	»	2,380
		— Vie Carlo Maria Maggi e Luigi Canonica fino allo sbocco di via Sarpi	»	2,645
		Ritorno — Percorso inverso.	»	Id.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLA LINEA	INDICAZIONE DEL PERCORSO	Sviluppo chilometrico
7	Piazza Duomo — via Vincenzo Monti	**Andata** — Vie Mercanti, Dante, Foro Bonaparte, vie Boccaccio, Vincenzo Monti fino alla Circonvallazione Km	2,250
		Ritorno — Percorso inverso . . . . »	Id.
		(*Con derivazione alla Ferrovia Nord*).	
8	Piazza Duomo — porta Magenta — Maddalena	**Andata** — Vie Mercanti, Dante, Meravigli, corso di porta Magenta, corso Vercelli fino alla Maddalena . »	3,360
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
9	Piazza Duomo — porta Genova — ponte di via Valenza	**Andata** — Vie Torino, Cesare Correnti, corso di porta Genova, corso Cristoforo Colombo, piazzale della Stazione, Ponte di via Valenza . . . . »	2,530
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
10	Piazza Duomo — porta Ticinese — Conchetta	**Andata** — Via Torino, corso di porta Ticinese, corso S. Gottardo, via Conchetta . . . . »	2,745
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
11	Piazza Duomo — porta Lodovica	**Andata** — Via Carlo Alberto piazza S. Giovanni in Conca, via Unione, corso porta Romana, via Rugabella, corso S. Celso, barriera di porta Lodovica . »	1,700
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
12	Piazza Duomo — porta Vigentina — via Ripamonti	**Andata** — Via Carlo Alberto, piazza S. Giovanni in Conca, via Unione, corso di porta Romana, vie Vigentina e Ripamonti . . . . »	2,270
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
13	Piazza Duomo — porta Romana — corso Lodi	**Andata** — Via Carlo Alberto, piazza S. Giovanni in Conca, via Unione, corso porta Romana, corso Lodi »	2,420
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id
14	Piazza Duomo — porta Vittoria — corso XXII marzo	**Andata** — Via Arcivescovado, piazza Fontana, via Alciato, piazza Beccaria, vie S. Zeno, Verziere e S. Pietro in Gessate, corso di porta Vittoria, corso XXII marzo. . . . . »	1,970
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
15	Piazza Duomo — porta Monforte	**Andata** — Corso Vittorio Emanuele, via Monforte, piazzale Monforte, corso Concordia . . . . »	1,970
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLA LINEA	INDICAZIONE DEL PERCORSO	Sviluppo chilometrico
16	Piazza Duomo — porta Venezia — corso Loreto	**Andata** — Corso Vittorio Emanuele, corso Venezia, corso Loreto . . . . Km.	3,510
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
17	Stazione Centrale — Ferrovia Nord	**Andata** — Piazzale della Stazione centrale, viale P. Umberto, vie Castelfidardo, Solferino, Pontaccio, Tivoli, Foro Bonaparte, via Lanza, piazza Castello, via Minghetti, Foro Bonaparte, Stazione Nord . . . . . »	2,850
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.
18	Stazione Nord — Stazione porta Ticinese	**Andata** — Via S. Gerolamo, Olona, Ariberto, Daniele Crespi, piazzale porta Genova, corso Cristoforo Colombo, Stazione Ticinese . . . . »	2,050
		Ritorno — Percorso inverso. . . . . »	Id.

REGOLAMENTO

PER

L'ESERCIZIO DELLE TRAMVIE COMUNALI

COMPILATO

di conformità al disposto dell'art. 37 della convenzione 29 ottobre 1895.

CAPITOLO PRIMO

Norme generali.

Art. 1. — L'esercizio delle tramvie del Comune, in conformità alla convenzione 29 ottobre 1895, viene fatto per conto del Comune sotto la Direzione del Municipio, che esercita la sua azione per mezzo dell'Ufficio tramviario municipale.

Da questo Ufficio verranno impartite, secondo le circostanze, le disposizioni per l'esecuzione delle norme di esercizio contenute nella convenzione.

Art. 2. — Il Direttore municipale, o chi sarà da lui incaricato ed i controllori municipali avranno libero accesso ai depositi, ai magazzini di biglietti, alle vetture; potranno procedere, in concorso del personale della Società, che dovrà prestarsi, a verifiche ed assistere a tutte le operazioni interessanti il regolare andamento del servizio.

Art. 3. — Gli agenti della Società in divisa dovranno ubbidienza e rispetto ai controllori municipali.

Il Municipio potrà richiedere anche il licenziamento di quegli agenti che avessero commesso atti di insubordinazione verso i controllori, od avessero cercato di ostacolare a questi l'adempimento delle loro mansioni, od avessero dato motivo a gravi lagnanze.

Art. 4. — Il numero di vetture che dovranno prestare servizio su ciascuna linea verrà fissato dall'Ufficio municipale, il quale stabilirà anche il numero delle corse che ciascuna vettura deve fare e per quelle supplementari determinerà anche l'orario.

Art. 5. — Ad ogni cambiamento di orario, e 15 giorni prima che il cambiamento entri in vigore, la Società trasmetterà in doppio esemplare all'Ufficio municipale una tabella di servizio indicante il numero di vetture ad orario completo e di quelle ad

orario ridotto che dovranno percorrere ogni giorno ciascuna linea, l'ora di uscita e di rientrata di ciascuna vettura, il numero di corse che dovrà effettuare.

Per ogni deposito si presenterà una tabella separata.

Queste tabelle non entreranno in vigore che dietro approvazione del Direttore municipale, il quale potrà introdurvi tutte le modificazioni che crederà del caso. Uno degli esemplari delle tabelle, firmato dal Direttore municipale, verrà restituito alla Società colle eventuali modificazioni; in conformità ad esse verranno predisposte dalla Società giornalmente le vetture e le cedole.

Art. 6. — In caso di variazioni temporanee di servizio la Società prima delle ore 10 proporrà all'Ufficio municipale la tabella di servizio di ciascun deposito pel giorno successivo, compilata in base alla tabella di cui all'articolo precedente: questa tabella giornaliera conterrà il numero delle singole vetture cui sono assegnati i diversi servizi.

Art. 7. — Quando l'Ufficio municipale riconosca la convenienza di modificare le tabelle generali di servizio, potrà farlo in qualunque momento e la Società dovrà mettere in vigore le modificazioni entro il terzo giorno a partire da quello nel quale ne avrà avuto comunicazione.

Art. 8. — L'Ufficio municipale potrà ordinare ed autorizzare che, oltre le vetture previste dalle tabelle di servizio, ne vengano temporaneamente messe in servizio suppletorio altre entro i limiti di cui all'art. 7 della convenzione, fissando l'orario ed il numero di corse per tali vetture; potrà altresì ordinare od autorizzare che in certi momenti venga diminuito il numero di vetture su di una linea ed aumentato quello su di un'altra.

Art. 9. — Non verranno conteggiati pei compensi di cui all'art. 15 della convenzione i chilometri percorsi da vetture messe in servizio in più di quelle previste dalle tabelle generali di servizio, quelli fatti in più del previsto dalle tabelle stesse e quelli fatti da vetture scorrenti su linee diverse da quelle loro assegnate dalle tabelle, qualora queste vetture, queste corse e queste variazioni di percorso non siano state autorizzate dall'Ufficio municipale.

Non saranno conteggiati pei compensi suddetti i percorsi effettuati da vetture viaggianti sprovviste di regolare cedola vistata dal controllore municipale, quando tale irregolarità non sia giustificata dalla Società. In questo caso inoltre per ogni vettura che avrà viaggiato senza cedola regolare, potrà venire applicato il massimo della penalità previsto dall'art. 35 della convenzione.

Art. 10. — La Società sarà tenuta a versare alla Cassa comunale tutti gli introiti, compreso quello fatto nelle vetture irregolarmente viaggianti, di cui all'art. 9 del presente Regolamento.

Art. 11. — Le porte, dalle quali a termine dell'art. 7 della convenzione deve incominciare con due vetture in partenza per direzioni opposte il servizio della Circonvallazione, sono le seguenti: Venezia, Tenaglia, Magenta, Ticinese. Romana.

Art. 12. — L'orario normale di servizio resta fissato come segue:

Dal 1° novembre al 28 febbraio dalle ore 7 alle 24;

Dal 1° marzo al 30 aprile dalle ore 6 $^1/_2$ alle 24;

Dal 1° maggio al 31 agosto dalle ore 6 alle 24;

Dal 1° settembre al 31 ottobre dalle ore 6 $^1/_2$ alle 24.

Durante il periodo transitorio, di cui agli articoli 3, 8 e 41 della convenzione, l'orario normale suddetto verrà applicato solo alle linee esercitate a trazione elettrica, per quelle esercitate a trazione animale resterà in vigore l'orario del 1896, fermo però l'obbligo di applicare il nuovo orario di mano in mano che le linee saranno trasformate.

Art. 13 — In caso di straordinarie esigenze e d'accordo colla Società l'Ufficio municipale potrà prolungare l'orario al di là del previsto dell'art. 12 per quelle linee e per quel periodo di tempo che le circostanze richiederanno, fermi i compensi di cui all'art. 15 della convenzione.

Art. 14. — L'orario pel servizio delle Stazioni Centrale, Ticinese, Nord, compreso quello delle linee Interstazionali, verrà stabilito dall'Ufficio municipale in base agli orari di ciascuna ferrovia.

Art. 15. — Le facoltà riservate alla Giunta dagli articoli 8 e 10 della convenzione verranno esercitate dall'Ufficio municipale.

Art. 16. — Le vetture dovranno stazionare nei punti che per ciascuna linea saranno stabiliti: esse dovranno fermarsi a tutte le richieste dei passeggieri tanto per salire quanto per scendere, salvo quanto è stabilito dagli articoli 17 e 18.

Art. 17. — Le vetture non potranno fermarsi per prendere o per lasciare passeggieri in prossimità agli sbocchi in piazza del Duomo delle vie Mercanti, Carlo Alberto e Torino Le fermate dovranno effettuarsi solo: nella via Mercanti all'altezza della torre portante l'orologio, nella via Carlo Alberto all'altezza di via Carlo Cattaneo, nella via Torino all'altezza della cartoleria Gussoni. Fra questi punti e la fermata in piazza del Duomo le vetture dovranno procedere a passo d'uomo.

Art. 18. — Resta vietato alle vetture di fermarsi agli sbocchi delle strade; le fermate dovranno sempre farsi da una parte o dall'altra della strada sboccante su quella percorsa dal binario.

Art. 19. — In nessun momento della giornata la velocità delle vetture potrà superare il massimo limite concesso.

Art. 20. — La Società sarà responsabile dell'osservanza, oltre che dei provvedimenti che il Sindaco emanasse in base all'art. 11 della convenzione, anche della osservanza delle prescrizioni delle altre Autorità competenti.

Art. 21. — Le partenze delle vetture dai diversi punti di stazionamento dovranno seguirsi a distanze che verranno fissate dall'Ufficio municipale in base alla maggiore o minore importanza delle linee, avuto riguardo alla pubblica sicurezza ed alla facilità della circolazione.

Art. 22. — Per quanto riguarda il tipo e le disposizioni delle vetture si fa richiamo a quanto stabilisce l'art. 6 della convenzione.

Art. 23. — Il materiale mobile dovrà sempre trovarsi in buono stato di manutenzione e di pulizia. L'ufficio municipale avrà la facoltà di ordinare che vengano tolte dal servizio le vetture che, a suo giudizio, non corrispondessero ai requisiti suddetti. In caso di bisogno straordinario la Società dovrà provvedere anche lungo la giornata ad una pronta e straordinaria pulizia.

Art. 24. — Ogni vettura porterà un numero d'ordine che dovrà trovar posto sui fianchi, sulle testate e nell'interno delle vetture.

Le vetture motrici avranno numeri progressivi a partire da 1; le vetture rimorchiate avranno numeri progressivi a partire da 501.

Art. 25. — Il servizio d'illuminazione delle vetture sia interno che esterno sarà conforme a quello usato nel 1896 sulla linea del Sempione.

La luce sarà data mezz'ora dopo il tramonto e tolta mezz'ora prima del levare del sole, in tempo di nebbia fitta sarà data anche di giorno.

Art. 26. — Ogni vettura porterà anteriormente e posteriormente cartelli mobili indicante in modo chiaramente visibile la destinazione della vettura.

Art. 27. — Tanto nell'interno delle vetture quanto sulle piattaforme sarà indicato in caratteri grandi il numero di posti, inoltre all'interno figurerà in modo ben visibile il divieto di fumare.

Art. 28. — Quando tutti i posti sono occupati sarà vietato lasciar salire sulle vetture altri passeggieri.

Art. 29. — Ogni vettura motrice sarà scortata da un manovratore e da un bigliettario, ogni vettura rimorchiata sarà scortata da un bigliettario per la distribuzione dei biglietti e per la manovra del freno.

Art. 30. — Il bigliettario avrà cura che ciascun passeggiero occupi un solo posto a sedere, dovrà procurare il posto agli ultimi che sopraggiungono, indicando in modo

cortese ai passeggieri già seduti se spetta a quelli di destra od a quelli di sinistra a restringersi.

Art. 31. — Il bigliettario vieterà l'accesso alla vettura alle persone in istato di ubbriachezza o vestite in modo indecente, non permetterà che si fumi nell'interno delle vetture, non ammetterà cani, eccetto i piccoli muniti di museruola e tenuti sulle ginocchia dei proprietari, impedirà i canti, i suoni e gli schiamazzi.

Art. 32. — È vietato introdurre nelle vetture pacchi, involti, od altri oggetti che pel loro volume, la loro natura od il loro contenuto rechino ingombro o danno alle vetture o diano molestia ai passeggieri. Chi porta armi da fuoco deve fare constatare al bigliettario che sono scariche.

Art. 33. — Il personale della Società dovrà sempre prestare servizio in completa e pulita divisa. Oltre i distintivi che la Società crederà di adottare, ogni agente dovrà portare in modo visibile un numero che lo distingua dagli altri.

Art. 34. — Il Municipio si riserva la facoltà di proibire l'uso delle divise che fossero a suo giudizio in istato poco decente.

Art. 35. — Il Comune provvederà all'ordinario servizio di sgombro delle nevi e di pulizia stradale. La Società dovrà provvedere agli ulteriori servizi necessari per la regolarità del servizio e specialmente alla pulizia dell'interstizio fra rotaia e controrotaia.

Art. 36. — I ragazzi di altezza inferiore ad un metro saranno ammessi gratuitamente nelle vetture, purchè non occupino posti a sedere e siano accompagnati ciascuno da un adulto.

Art. 37. — La Società terrà a disposizione del pubblico un libro per gli eventuali reclami. Di ogni reclamo inscritto nel libro suddetto la Società dovrà entro 24 ore trasmettere copia all'Ufficio municipale al quale verrà inoltre comunicata l'evasione data al reclamo.

Art. 38. — Di ogni accidente od inconveniente verificatosi, la Società farà circonstanziato rapporto al più tardi entro 24 ore all'Ufficio municipale, indicando l'ora, la località, la vettura, il personale di servizio, la natura e l'importanza dell'incidente, i nomi delle parti lese, i danni, le generalità dei testimoni e quanto può servire a determinare le cause.

Art. 39. — Gli oggetti rinvenuti sulle vetture saranno tenuti per tutto il giorno del rinvenimento e per quello successivo a disposizione del legittimo proprietario presso gli Uffici della Società, trascorso il giorno successivo a quello del rinvenimento, dovranno essere subito consegnati all'Economato municipale coll'indicazione del giorno, dell'ora, della linea, della vettura in cui furono rinvenuti e del personale che li rinvenne.

CAPITOLO SECONDO.

Biglietti.

A) - Generalità.

Art. 40. — I biglietti sono confezionati a cura e spesa e sotto la responsabilità della Società Edison, la quale rimane anche responsabile della loro custodia. Sullo spazio che eventualmente restasse disponibile nei biglietti la Società potrà esercitare la pubblicità.

Art. 41. — I biglietti saranno conformi ai tipi approvati dal Municipio, che si riserva la facoltà di introdurvi in ogni tempo quelle modificazioni che crederà del caso e che la Società sarà tenuta a mettere immediatamente ad esecuzione interamente a sue spese, restando in tal caso il Municipio tenuto a rilevare in base al prezzo venale dalla Società i biglietti già regolarmente introdotti nei magazzini, che in causa delle modificazioni saranno resi inservibili.

Art. 42. — Il Municipio si riserva la facoltà di avocare a sè, quando lo creda opportuno, la fornitura dei biglietti; in questo caso la Società dovrà rimborsare al Municipio il prezzo venale dei biglietti.

Art. 43. — Resta in facoltà dell'Ufficio municipale di procedere in qualunque momento alla verifica in concorso col personale della Società tanto del magazzino centrale dei biglietti, quanto dei magazzini secondari presso i diversi depositi. La Società si presterà a queste verifiche ed alla redazione dei relativi verbali che saranno firmati dall'incaricato del Municipio e da quello della Società.

Art. 44. — Ogni introduzione di biglietti nel magazzino centrale dovrà aver luogo in presenza di un incaricato municipale. In contraddittorio fra questo ed un rappresentante della Società verrà redatto un verbale descrivente la qualità e quantità di biglietti introdotti. Perchè ciò possa aver luogo la Società avviserà in precedenza l'Ufficio municipale del giorno ed ora in cui avrà luogo l'introduzione e l'Ufficio delegherà un suo rappresentante per assistervi.

Art. 45. — Parimenti le uscite dei biglietti dal magazzino centrale per l'invio a quelli dei depositi faranno oggetto di verbali descrittivi da erigersi in contraddittorio fra un incaricato del Municipio ed uno della Società. A questo scopo la Società avviserà il controllore municipale di servizio al deposito presso il quale si trova il magazzino centrale.

Art. 46. — I verbali di cui agli articoli 43 e 44 saranno redatti in doppio originale di cui uno resterà alla Società e l'altro sarà mandato all'Ufficio municipale.

Art. 47. — Ogni invio di biglietti dal magazzino centrale ai magazzini dei depositi sarà accompagnato da una distinta indicante per ogni qualità di biglietti le serie mandate, e per ogni serie la quantità di biglietti col primo ed ultimo numero dei medesimi.

Art. 48. — In base ai verbali di cui agli articoli 43 e 44 verranno tenuti dalla Società regolari libri di carico e scarico per servire alle verifiche del magazzino.

Art. 49. — All'introduzione di biglietti nei magazzini dei depositi assisterà il controllore municipale di servizio al deposito; in concorso con esso si verificherà se i biglietti corrispondono alla distinta che li accompagna.

Art. 50. — Le introduzioni di biglietti nei magazzini dei depositi e le loro uscite giornaliere col consumo formeranno oggetto di libri di carico e scarico, le cui indicazioni saranno controfirmate dal controllore municipale che assiste alle operazioni.

Art. 51. — Nel libro di scarico figureranno i numeri delle cedole cui furono assegnate giorno per giorno le diverse serie di libretti e di rotoli.

Art. 52. — I magazzini dei depositi avranno sempre una scorta di biglietti pari almeno al consumo di 5 giorni, ed il magazzino centrale avrà sempre una scorta pari almeno al consumo di 20 giorni. Inoltre in piazza del Duomo la Società avrà sempre una scorta di biglietti delle linee radiali per l'eventuale straordinario rifornimento delle vetture.

Art. 53. — I biglietti sono di tre categorie:

1° biglietti ordinari;

2° biglietti a pagamento di Cent. 10 per corrispondenza;

3° biglietti gratuiti corrispondenti.

Art. 54. — I biglietti di ciascuna categoria si dividono in biglietti pel servizio delle linee radiali e biglietti per la linea di circonvallazione.

Art. 55. — I biglietti della prima categoria per le linee radiali sono stampati su carta di colore diverso secondo che servono pel percorso in un senso o nell'altro.

Si hanno quindi per le radiali:

a) biglietti ordinari di colore rosso;

b) biglietti ordinari di colore bianco.

Art. 56 [1] — Parimenti i biglietti della prima categoria per la linea di Circonvallazione, sono stampati su carta di colore diverso secondo che valgono pel percorso

---

[1] Dal 1° gennaio 1906 le tratte sono limitate dalla Stazione Centrale, da porta Vigentina, da porta Magenta per una serie e da porta Vittoria, porta Genova, via Bramante per l'altra.

delle tratte limitate dalle porte: Venezia, Romana, Ticinese, Magenta, Bramante o per quello delle tratte limitate dalle porte: Vittoria, Vigentina, Macello, Sempione, Nuova.

Si hanno dunque per la Circonvallazione:

a) biglietti ordinari di color rosso;

b) biglietti ordinari di color bianco.

Art. 57. — I biglietti per corrispondenza sono dello stesso tipo tanto per la corrispondenza tra le linee radiali e quella di Circonvallazione, quanto per la corrispondenza fra la Circonvallazione e radiali e non presentano differenza che nella dicitura della parte posteriore e nel colore della carta che sarà gialla pei primi e bleu per i secondi.

Art. 58. — I biglietti gratuiti corrispondenti da distribuire sulle linee radiali sono di colore verde come quelli da distribuire sulla Circonvallazione, ne differiscono però pel formato e per le diciture.

Art. 59. — I biglietti ordinari portano due caselle in una delle quali è indicato il prezzo di Cent. 5 e nell'altra il prezzo di Cent. 10.

Art. 60. — I biglietti sono riuniti in libretti, ciascun libretto comprende 250 biglietti.

Art. 61. — Tutti i biglietti saranno conformi ai campioni approvati dalla Giunta municipale.

Art. 62. — Oltre il numero progressivo tutti i biglietti porteranno un numero di serie. Ogni serie comprenderà 100 000 biglietti numerati progressivamente da 1 a 100 000.

Art. 63. — La vendita dei biglietti di ciascuna serie sarà rigorosamente progressiva, restando assolutamente vietato il mettere in vendita un libretto prima che siano esauriti tutti i precedenti della stessa serie.

Art. 64. — La Società, essendo responsabile della confezione e della custodia dei biglietti, sarà tenuta a pagare i biglietti che mancassero nelle diverse serie, salvo ad essa di giustificare la mancanza.

Art. 65. — Per le linee radiali resta proibito tanto il mettere in vendita durante giorni consecutivi la stessa serie sulla stessa linea, quanto il consegnarla durante giorni consecutivi allo stesso conduttore.

Per la Circonvallazione resta proibito il far vendere la stessa serie durante giorni consecutivi dallo stesso conduttore.

Art. 66. — L'Ufficio municipale avrà la facoltà di far sospendere, ogni volta che lo crederà, la vendita di certe serie, come pure di ordinare che sia modificata la distribuzione delle serie fra le diverse linee.

B) - Validità.

Art. 67. — I biglietti ordinari si emettono al prezzo di Cent. 5 solo per le corse che si effettuano nelle due prime ore dell'orario normale nei giorni feriali.

Art. 68. — Durante la vendita dei biglietti da Cent. 5 le vetture porteranno esposto uno speciale cartello indicante il prezzo ridotto.

Art. 69. — Al momento in cui partendo da piazza del Duomo viene ritirato o coperto questo cartello, cessa per le linee radiali la vendita dei biglietti a Cent. 5, benchè non siano trascorse interamente le prime 2 ore di servizio.

Art. 70. — Ugualmente per la Circonvallazione dal momento in cui, o a porta Venezia o a porta Ticinese od a porta Tenaglia viene ritirato il cartello di una vettura, cessa la vendita dei biglietti a Cent. 5.

Art. 71. [1] — Durante le corse per le quali si vendono i biglietti a Cent. 5 non si emettono nè si accettano biglietti per corrispondenza.

Art. 72. — Per biglietti ordinari e per quelli per corrispondenza il bigliettario accetterà in pagamento le marchette e gli altri contrassegni, che verranno descritti ulteriormente, sotto l'osservanza delle norme fissate per l'uso di tali contrassegni.

Art. 73. — Il biglietto ordinario per le linee radiali serve a percorrere la linea sulla quale viene emesso, nella vettura e per la corsa in cui fu distribuito.

Art. 74. — Il biglietto ordinario di Circonvallazione serve a percorrere la tratta di Circonvallazione sulla quale fu emesso nella vettura e per la corsa in cui fu distribuito.

Art. 75. [2] — La Circonvallazione è suddivisa in due serie di cinque tratte ciascuna.

Le tratte di una serie sono limitate dalle porte: Venezia, Romana, Ticinese, Magenta, Tenaglia;

Le tratte dell'altra serie sono limitate dalle porte: Vittoria, Vigentina, Macello, Sempione e Nuova.

---

[1] L'art. 71 venne abrogato a partire dal 1° gennaio 1903, essendosi da tale giorno ammessa la vendita e l'accettazione dei biglietti per corrispondenza anche durante le corse a Cent. 5.

[2] Dal 1° gennaio 1906 le tratte sono tre invece di cinque, quelle di una serie sono delimitate dai seguenti punti:

Stazione Centrale, porta Vigentina, porta Magenta; quelle dell'altra sono delimitate dai punti seguenti

Porta Vittoria, porta Genova, incontro di via Bramante

Art. 76 — Il biglietto per corrispondenza emesso sopra una linea radiale dà diritto al passeggiero di percorrere, nella vettura in cui fu distribuito, la radiale stessa fino all'incontro della Circonvallazione, e durante la giornata di emissione la parte di Circonvallazione compresa fra la suddetta radiale e la radiale più vicina.

Quindi sulle vetture provenienti da piazza del Duomo il biglietto per corrispondenza non è valido che fra piazza del Duomo e la Circonvallazione; e sulle vetture che vanno verso la piazza del Duomo il biglietto per corrispondenza non è valido che fra l'estremità esterna e la linea di Circonvallazione.

Art. 77. — Il passeggiero, che in una corsa proveniente da piazza del Duomo sarà trovato viaggiare con biglietto per corrispondenza al di fuori della Circonvallazione, e quello che in una corsa verso piazza del Duomo sarà trovato viaggiare con biglietto di corrispondenza dentro la Circonvallazione, saranno considerati come sprovvisti di biglietto e dovranno munirsi di biglietto ordinario.

Art. 78. — Il biglietto per corrispondenza emesso sulla Circonvallazione dà diritto di percorrere questa fra il punto di emissione e la radiale immediatamente vicina e di percorrere entro la giornata questa radiale dalla Circonvallazione fino ad una delle sue estremità.

Il passeggiero, che sulla Circonvallazione avrà oltrepassato la radiale, fino alla quale ha diritto di viaggiare, sarà considerato come sprovvisto di biglietto e dovrà munirsi di biglietto ordinario.

Art. 79. — Al passeggiero munito di biglietto per corrispondenza non resta garantito il trovare una vettura in corrispondenza.

Art. 80. — Le vetture, che fanno il servizio delle Stazioni, non emettono fuori dell'orario normale biglietti per corrispondenza.

Art. 81. — Sulla linea in corrispondenza il biglietto per corrispondenza viene ritirato dal bigliettario, che lo cambia con uno gratuito corrispondente, che vale a compiere la seconda parte del percorso cui dà diritto il biglietto per corrispondenza

Art. 82. — Per le linee radiali sulle vetture provenienti da piazza del Duomo i biglietti corrispondenti non possono essere distribuiti, nè trovarsi fra le mani dei passeggieri, che fra la Circonvallazione e l'estremità esterna della linea, e sulle vetture dirette a piazza del Duomo i biglietti stessi non possono essere distribuiti nè trovarsi nelle mani dei passeggieri che fra la Circonvallazione e piazza del Duomo.

I passeggieri, che viaggeranno con biglietto gratuito corrispondente sulla sezione interna di una radiale in vetture provenienti da piazza del Duomo e quelli che viaggeranno con tali biglietti sulla sezione esterna di una radiale in vetture dirette a piazza del Duomo, saranno considerati come sprovvisti di biglietto e dovranno munirsi di biglietto ordinario.

Art. 83. — Sulla Circonvallazione il biglietto gratuito corrispondente non vale che fino all'incontro della radiale che segue immediatamente quella da cui proviene il passeggiero; oltrepassata questa, il passeggiero dovrà munirsi di biglietto ordinario.

C) - Emissione e registrazione.

Art. 84. — *1° Linee radiali.* — Il bigliettario, prima dell'uscita dal deposito, riceve una cedola sulla quale, per quanto riguarda i biglietti, sono indicati:

a) il primo numero dei biglietti ordinari di ciascuno dei due colori;

b) il primo numero dei biglietti per corrispondenza;

c) il primo numero dei biglietti gratuiti corrispondenti.

Art. 85. — I biglietti vengono staccati in presenza del passeggiero.

I biglietti ordinari venduti a Cent. 5 vengono inoltre forati nella casella indicante tale prezzo.

Il passeggiero ha diritto di rifiutare un biglietto che non sia stato forato e staccato in sua presenza.

Art. 86. — Alla fine di ciascuna delle corse a Cent. 5 il bigliettario scrive nell'apposita casella della cedola il primo numero dei biglietti che gli rimangono del colore venduto durante quella corsa.

Art. 87. — Al termine della vendita dei biglietti a Cent. 5 in piazza del Duomo il bigliettario presenta i libretti dei biglietti ordinari e la cedola al controllore municipale, questi dopo verificata l'esattezza degli ultimi numeri inscritti per ciascuno dei colori, appone la propria firma immediatamente dopo l'ultima inscrizione senza lasciar righe in bianco. Se gli ultimi numeri inscritti non sono esatti o se sono corretti, il controllore municipale indica nello spazio della cedola riservato alle osservazioni gli ultimi numeri esatti. Allo stesso momento si ritira o si copre il cartello, indicante la vendita a prezzo ridotto.

Art. 88. — Tutti i biglietti ordinari venduti dopo compiute le operazioni di cui all'art. 87 verranno conteggiati a Cent. 10 ciascuno.

Art. 89. — Cessata la vendita dei biglietti a Cent. 5, ogni volta che la vettura arriva a fine di corsa, il bigliettario iscrive nelle apposite caselle della cedola il primo numero rimasto dei biglietti ordinari, dei biglietti per corrispondenza, dei biglietti corrispondenti.

Art. 90. — Tutte le iscrizioni in cedola dovranno essere fatte in matita copiativa, sono assolutamente vietate le raschiature e le cancellature che non lasciano vedere ciò che primitivamente erasi scritto.

Art. 91. — Nel biglietto per corrispondenza il bigliettario, prima di distribuirlo, fora la casella contenente il nome della radiale sulla quale si trova e quella contenente la data.

Art. 92. — Prima di staccare il biglietto corrispondente gratuito, il bigliettario ritira il biglietto per corrispondenza, esamina se è valido, cioè se è stato emesso in quella giornata e per quella radiale. Riconosciuta la validità, il bigliettario stacca e consegna al passeggiero il biglietto corrispondente in cambio di quello per corrispondenza che ritira.

Art. 93. — Il bigliettario risponde della regolarità di emissione di ciascun biglietto corrispondente, che deve giustificare alla sera mediante il versamento di un biglietto per corrispondenza valido.

Il bigliettario, che non verserà tanti biglietti per corrispondenza regolari quanti sono i biglietti corrispondenti emessi, sarà tenuto al pagamento di ogni biglietto corrispondente non giustificato al prezzo di Cent. 10

Art. 94. — 2° *Circonvallazione.* — Prima dell'uscita dal deposito il bigliettario di ogni vettura della Circonvallazione riceve, come quello delle radiali, una cedola portante per quanto riguarda i biglietti:

a) il primo numero dei biglietti ordinari per ciascuna serie di tratte;

b) il primo numero dei biglietti per corrispondenza;

c) il primo numero dei biglietti gratuiti corrispondenti.

Art. 95. — Prima di consegnare il biglietto ordinario al passeggiero, il bigliettario vi fora l'indicazione della Porta da cui comincia la tratta, durante la quale viene emesso il biglietto.

Art. 96. — Il passeggiero viene munito del solo biglietto della tratta nella quale è salito; se egli vuol percorrere altre tratte successive, al principio di ciascuna di esse deve acquistare un nuovo biglietto.

Art. 97. — I biglietti debbono sempre essere staccati dal libretto e forati in presenza del passeggiero, che avrà diritto di rifiutare i biglietti staccati o forati in precedenza.

Art. 98. — Quanto al pagamento e al conteggio dei biglietti valgono per la Circonvallazione le norme stabilite per le radiali.

Art. 99. — Per tutte le categorie di biglietti, alla Porta da cui comincia una nuova tratta, il bigliettario iscrive nelle apposite caselle il primo numero rimasto dei biglietti emessi nella tratta che finisce a quella Porta.

Art. 100 [1]. — Al termine della vendita dei biglietti di Cent. 5, giunta la vettura a porta Venezia, a porta Tenaglia o a porta Ticinese il bigliettario consegna i biglietti rimasti al Controllore municipale che fa ciò che è prescritto per le linee radiali dall'art. 87.

Art. 101. — Anche sulla Circonvallazione, quando i biglietti ordinari si vendono a Cent. 10, si emettono pure i biglietti per corrispondenza e quelli gratuiti corrispondenti [2].

Art. 102. — Il bigliettario, prima di consegnare al passeggiero il biglietto per corrispondenza, vi fora la casella indicante la data e quella indicante la radiale che il passeggiero deve percorrere, la quale, come è detto all'art. 78, è quella che segue immediatamente il punto di emissione del biglietto.

Art. 103. — Prima di consegnare al passeggiero il biglietto gratuito corrispondente, il bigliettario ritira il biglietto per corrispondenza, emesso dalla vettura della radiale, verifica se è valido, cioè se è della giornata e se è stato emesso sulla radiale, all'incontro della quale il passeggiero è salito. Riconosciuta la validità il bigliettario fora nel biglietto corrispondente la casella indicante la radiale dalla quale il passeggiero proviene e consegna a questo il biglietto corrispondente conservando quello per corrispondenza per la giustificazione di cui all'art. 93.

Art. 104. — La Società conserverà durante un anno almeno a disposizione del Municipio i talloni dei libretti venduti.

CAPITOLO TERZO.

Cedole.

Art. 105. — Le cedole servono a stabilire quali furono l'introito ed il percorso di ciascuna vettura durante la giornata.

Le cedole sono conformi ai modelli approvati dalla Giunta. Esse sono stampate su carta di colore diverso, secondo che servono per le vetture motrici o per le vetture rimorchiate.

---

[1] Dal 1° gennaio 1906 le operazioni, di cui al presente articolo si eseguiscono alla Stazione Centrale, a porta Vittoria, a porta Genova ed a via Bramante.

[2] Come sulle radiali anche sulla Circonvallazione dal 1° gennaio 1903 si emettono i biglietti per corrispondenza anche durante le corse a Cent 5.

Art. 106. — All'uscita del deposito viene consegnata al bigliettario la cedola pel servizio della giornata e nessuna vettura può prestare servizio se non è accompagnata dalla relativa cedola firmata dall'incaricato della Società e dal controllore municipale.

Art. 107. — Ogni cedola deve portare il numero progressivo, su di essa devono figurare: la vettura cui è destinata e la linea su cui questa deve fare servizio, i nomi dei vari agenti che dovranno prestare servizio lungo la giornata colle ore in cui ciascuno comincia e finisce il servizio, il numero di corse che la vettura deve effettuare in conformità alla tabella di servizio di cui all'art. 5, coll'ora di uscita dal deposito e l'ora di rientrata.

Art. 108. — Pei biglietti, come è detto nel Capitolo II, devono figurare le serie ed i numeri di uscita delle diverse qualità dei biglietti.

Il numero di uscita per ogni serie di biglietti deve essere quello di entrata dell'ultimo giorno in cui fu venduta la stessa serie. Se il numero di uscita fosse maggiore di quello di entrata suddetto, la Società, che è responsabile della confezione e della custodia dei biglietti, sarà tenuta al pagamento dei biglietti mancanti come se fossero stati venduti, salvo che essa ne possa giustificare la mancanza.

Art. 109. — La cedola viene compilata in precedenza dalla Società; il controllore municipale di servizio al deposito al mattino, prima dell'uscita della vettura esamina la cedola, e trovate regolari le indicazioni di cui agli articoli 107 e 108, la firma nella casella a ciò destinata e ne permette la consegna al bigliettario.

Art. 110. — Quando il controllore municipale trova una cedola irregolarmente compilata, ne avverte l'incaricato della Società che trovasi presente e questi provvede alla compilazione di altra cedola regolare.

Art. 111. — Quando una cedola deve servire per due radiali binate, si indica sulla riga della linea con quale delle due linee la vettura comincia il servizio. Così per le linee Tenaglia e Romana si indica con Tenaglia-Romana una vettura che comincia il servizio colla linea di porta Tenaglia e con Romana-Tenaglia una vettura che comincia il servizio colla linea di porta Romana.

Art. 112. — Se durante il giorno occorre modificare il servizio di una vettura, sia mandandola sopra una linea diversa da quella prevista, sia limitandone i percorsi ad una parte di linea, la modificazione, eccetto caso di forza maggiore, non potrà aver luogo che in seguito ad ordine od autorizzazione di un controllore municipale o del Direttore municipale. Chi ordina o autorizza la modificazione, deve indicare nella colonna *percorsi* della cedola da quale corsa comincia la modificazione stessa, e quale è il percorso che per effetto di essa deve fare la vettura. Di fronte al numero della corsa chi dà l'ordine o l'autorizzazione deve apporre la propria firma.

Quando cessa la variazione di percorso e la vettura riprende il suo servizio normale o vien mandata su di un'altra linea, il controllore municipale indica il numero dell'ultima corsa che effettua il percorso anormale precedentemente autorizzato e di fianco al numero della corsa appone la sua firma. Inoltre nella casella successiva della stessa colonna *percorsi*, quando il nuovo percorso è anch'esso anormale, il controllore scrive il numero della corsa colla quale comincia questa nuova variazione ed il nuovo percorso, firmando di fianco al numero della corsa.

Art. 113. — Quando un caso di forza maggiore rendesse necessaria una variazione di percorso, senza che vi fosse la possibilità di chiedere l'autorizzazione di un controllore municipale, l'agente della Società che avrà ordinata la variazione, dovrà fare immediatamente ricerca di un controllore municipale, al quale riferirà le circostanze, il controllore municipale, esaminate queste, darà o negherà, secondo il caso, l'autorizzazione, facendo sulla cedola opportuna annotazione.

Art. 114. — Quando una vettura rientra al deposito, il bigliettario presenta la cedola ed i biglietti al controllore municipale, questi verifica se gli ultimi numeri di biglietti inscritti in cedola sono effettivamente i primi rimasti attaccati al libretto, riconosciuta l'esattezza, appone subito dopo l'ultima iscrizione, senza lasciare righe in bianco, la propria firma; se invece trova qualche numero errato, firma egualmente al posto suddetto, indica inoltre nella colonna annotazioni che l'ultimo numero di una o più qualità di biglietti è diverso.

Art. 115. — Il bigliettario deve presentare e lasciar verificare tanto le cedole quanto i biglietti, oltrechè ai funzionari che saranno incaricati dalla Società, anche ai controllori municipali, che potranno fare le opportune annotazioni sulla cedola.

Art. 116. — Nel caso che durante una corsa di radiale od una tratta di Circonvallazione non si vendano biglietti di una o più qualità, al termine della corsa o della tratta il bigliettario non lascia in bianco la relativa casella, ma vi indica sempre il primo numero che gli rimane di ciascuna qualità di biglietti.

Art. 117. — Le inscrizioni dei biglietti in cedola debbono essere fatte in modo rigorosamente esatto ad ogni corsa o tratta, restando assolutamente vietato il tralasciare di fare l'inscrizione, il trasportare da una corsa ad un'altra i biglietti venduti, od il suddividere questi in un numero di corse maggiori di quelle effettuate. Il bigliettario, che avrà commesso irregolarità di questo genere sarà passibile di licenziamento.

Art. 118. — Le cedole ritirate a servizio ultimato vengono, in base alle iscrizioni dei bigliettari, completate dalla Società, riportando per ciascuna qualità di biglietti il numero di entrata nell'apposita tabella, facendo in seguito le sottrazioni da cui risultano i biglietti venduti; col numero di questi si fa il conto dell'introito nominale della vettura. Si indicano pure suddivise per qualità le contromarche versate dal bigliet-

tario ed il valore nominale si sottrae dall'introito nominale della vettura ottenendo così la somma che deve versare alla Società il bigliettario.

Queste operazioni si eseguiscono in ciascun deposito da uno o da più incaricati della Società alla presenza del controllore municipale.

ART. 119. — Ultimate le operazioni di cui all'art. 118, le cedole suddivise in pacchetti per linea vengono descritte in una distinta da compilarsi in doppio da un incaricato della Società e dal controllore municipale, questi due agenti firmano entrambi i due esemplari della distinta, dei quali uno resta alla Società e l'altro al controllore municipale che lo consegna all'Ufficio municipale.

ART. 120. — I pacchetti di cedole, dopo che queste furono elencate nella distinta di cui all'articolo precedente, vengono dal controllore municipale introdotti in una cassetta chiusa, la cui chiave si trova presso l'Ufficio municipale.

A cura della Società le cassette chiuse vengono portate per le ore 9 del giorno successivo all'Ufficio municipale, da questo si aprono ed in presenza dell'incaricato che le porta si confrontano colle distinte state portate dai controllori e se ne rilascia ricevuta.

ART. 121. — L'Ufficio municipale conserva le cedole fino alle ore 9 del mattino successivo facendone lo spoglio e restituendole alla Società per mezzo dell'incaricato di essa che porta le cedole di cui all'art. 120, questo incaricato ne rilascia ricevuta.

ART. 122. — Se nel fare lo spoglio delle cedole l'Ufficio municipale trova qualche numero errato, lo lascia come si trova nella parte compilata dalla Società, riporta in rosso il numero esatto al di sopra di quello errato che non cancella, prende nota della rettifica risultante e fa i propri conti in base al numero rettificato.

ART. 123. — Coi dati risultanti dallo spoglio delle cedole l'Ufficio municipale compila il bollettino giornaliero dal quale figurano linea per linea le vetture in servizio divise in motrici e rimorchiate, i percorsi delle une e delle altre, i passeggieri trasportati colle diverse qualità dei biglietti e l'introito nominale della linea. Sul bollettino stesso figurano pure le contromarche versate dai conduttori, divise secondo le diverse qualità. A tergo del bollettino sono riportate le rettifiche risultanti dagli errori rilevati durante lo spoglio.

Di questo bollettino si manda giornalmente un esemplare alla Società.

ART. 124. — In base ai bollettini giornalieri, di cui all'articolo precedente, la Ragioneria municipale compila quindicinalmente il conto da cui risulta il debito della Società per passeggieri trasportati ed il suo credito per chilometri percorsi. La differenza fra questo debito e questo credito rappresenta la somma che la Società deve versare a termini dell'art. 17 della convenzione. Di questa somma parte verrà versata in

contromarche fino a concorrenza dell'importo nominale delle contromarche ritirate dai bigliettari ed il resto in contanti.

Art. 125. — Ancorchè siano eventualmente pendenti contestazioni sulle risultanze del conto, di cui all'articolo precedente, la Società sarà tenuta a versare alla Cassa civica entro il secondo giorno, da quello in cui avrà ricevuto copia di tale conto, la somma risultante dal medesimo. Le contestazioni daranno luogo a mandati separati da emettersi dalla Ragioneria municipale entro giorni 20 (venti) successivi a quello del conto suddetto.

Art. 126. — Le cedole saranno conservate dalla Società durante un anno a disposizione del Municipio.

CAPITOLO QUARTO.

Disposizioni transitorie.

Art. 127 — Per l'osservanza del presente Regolamento e delle prescrizioni relative all'esercizio che venissero ulteriormente emanate, gli agenti della Società potranno chiedere l'intervento degli agenti della sorveglianza municipale.

Art. 128. — La Società comunicherà alla Giunta le istruzioni di servizio che metterà in vigore, presenterà pure i modelli di carico e scarico del magazzino centrale e dei magazzini dei depositi.

BIGLIETTI.

Biglietti per le linee radiali

TRAMVIE DEL COMUNE DI
MILANO
in ssercizio alla
SOCIETÀ GENERALE ITALIANA EOISON OI ELETTRICITÀ
10mi | CONSERVARE IL RIGLIETTO E PRESENTARLO AD OGNI RICHIESTA DEL PERSONALE | 5mi
208 C 70386

IL PREZZO ORDINARIO DELLA CORSA È DI 10 CENTESIMI NELLE ORE IN CUI IL PREZZD È RIDOTTO A 5 CENTESIMI, LA VETTURA PORTA CARTELLI INDICANTI LA RIDUZIONE, E IL BIGLIETTO DEVE ESSERE FORATO NELLA CASELLA INDICANTE IL FREZZO RIDOTTO

TRAMVIE DEL COMUNE DI
MILANO
in esercizio alla
SOCIETÀ GENERALE ITALIANA EDISON DI ELETTRICITÀ
10mi | CONSERVARE IL BIGLIETTO E PRESENTARLO AD OGNI RICHIESTA DEL PERSONALE | 5mi
626 A16860

IL PREZZO ORDINARIO DELLA CORSA È DI 10 CENTESIMI NELLE ORE IN CUI IL PREZZO È RIDOTTO A 5 CENTESIMI, LA VETTURA PORTA CARTELLI INDICANTI LA RIDUZIONE, E IL BIGLIETTO DEVE ESSERE FORATO NELLA CASELLA INDICANTE IL PREZZO RIDOTTO

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7

A
BIGLIETTO PER CORRISPONDENZA FRA LA RADIALE FORATA ED UNO DEI VIALI IMMEDIATI

Venezia

81	Monforte	Magenta	9
80	Vittoria	Monti	10
[illegible]	Romana	Canonica	11
28	Vigentina	Bramante	12
27	Lodovica	Volta	13
26	Tic..ese	Garibaldi	14
25	Genova	Nuova	15
24	Macello	Umberto	16

C.mi 10 00997 780 | 8

23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 17

TRAMVIE DEL COMUNE di MILANO
in ssercizio alla
Società Gener. Italiana Edison di Elettricità

La corrispondenza vale solo pel giorno segnato.
Non è garantita la corrispondenza.
Il passeggiero munito di quess biglietto non può viaggiare che da una estremità della linea all'incontro della linea di Circonvallazione; oltrepassata questa, deve provvedersi, per proseguire sulla stessa vettura, di biglietto ord' ario. - Il presente sarà consegnato al Conduttore della linea in corrispondenza, che ne rilascierà gratuitamente un altro valevole pel tronco da percorrere sulla Circonvallazione.
Il presente biglietto è personale e non cedibile.- Il passeggiero è responsabile della regolarità del biglietto.

TRAMVIE DEL COMUNE DI
MILANO
SOCIETÀ GENERALE ITALIANA EDISON DI ELETTRICITÀ
Biglietto corrispondente
Serie GRATUITO 332
27371

Questo biglietto vale solo pel tratto di corsa che va dalla Circonvallazione ad una delle estremità della linea.
Conservare il biglietto e presentarlo ad ogni richiesta del personale.

Biglietti per la Circonvallazione

TRAMVIE DEL COMUNE DI MILANO

IN ESERCIZIO ALLA

SOC. GENERALE ITALIANA EDISON DI ELETTRICITÀ

Il prezzo ordinario della corsa è di 10 centesimi. Nelle ore in cui il prezzo è ridotto a 5 centesimi, le vettura porta cartelli indicanti la riduzione, e il biglietto deve essere forato nella caselle indicante il prezzo ridotto

TRAMVIE DEL COMUNE DI MILANO

In esercizio alla

Società Gener. italiana Edison di Elettricità

La corrispondenza vale solo pel giorno segnato.

Non è garantita la corrispondenza.

Il passeggiero munito di questo biglietto non può viaggiare che fino all'incontro della radiale forata; oltrepassata questa, per proseguire sulla stessa vettura deve provvedersi di biglietto ordinario. - Il presente sarà consegnato al Conduttore della linea in corrispondenza, che ne rilascierà gratuitamente un altro valevole pel tronco di radiale da percorrere.

Il presente biglietto è personale e non cedibile. - Il passeggiero è responsabile della regolarità del biglietto.

Vale sulla Circonvallazione fra la radiale forata e quella immediatamente vicina

Venezia		Magenta
Monforte		Monti
Vittoria		Canonica
Romana	GRATIS	Bramante
Vigentina		Volta
Lodovica		Garibaldi
Ticinese		Nuova
Genova		Umberto
Filangeri		—

Questo biglietto deve essere rilasciato a chi presenta un biglietto di corrispondenza di radiale.

135 06535

TRAMVIE DEL COMUNE DI MILANO

In esercizio alla

Società Gener. italiana Edison di Elettricità

Questo biglietto non vale che per percorrere il tratto di Circonvallazione compreso fra la radiale forata e quella immediatamente successiva; oltrepassata questa il passeggiero dovrà provvedersi di biglietto ordinario. — Il passeggiero è responsabile della regolarità del biglietto.

CEDOLE.

TRAMVIE DI MILANO

Cedola N. ______

______ giorno ______ 190__

Carrozza N. ______ Deposito ______

Linea ______

Entrata in servizio verso ______

Uscita di servizio da ______

Uscita ore ______ *Entrata ore* ______

Numero di corse ______

BIGLIETTARIO	ORARIO		MANOVRATORE
	da	a	

	L'incaricato Municipale	L'incaricato della Società
Visto all'uscita . Ora		
Visto all'entrata Ora		

Biglietti ordinari a Cent. 5

Serie ______ CORSE DISPARI - *rosso* Consegnati sino al N ______	N entrata N uscita Biglietti N
CORSE PARI - *bianco* Serie Consegnati sino al N ______	N entrata N uscita Biglietti N. Totale N A dedurre
Netto biglietti ordinari a Cent 5 N.	

Biglietti ordinari a Cent. 10

Serie ______ CORSE DISPARI - *rosso* Consegnati sino al N ______	N entrata N uscita Biglietti N
CORSE PARI - *bianco* Serie Consegnati sino al N. ______	N entrata N uscita Biglietti N. Totale N. A dedurre
Netto biglietti ordinari a Cent. 10 N.	

Corse	BIGLIETTI a Cent. 5			Corse	BIGLIETTI			Corse	BIGLIETTI			Corse	BIGLIETTI		
	Ordinari	Corse	Ordinari		Ordinari	Corrisp	Gratuiti		Ordinari	Corrisp	Gratuiti		Ordinari	Corrisp	Gratuiti
0		XV		0				15				31			
0		XVI		0				16				32			
I		XVII		1				17				33			
II		XVIII		2				18				34			
III		XIX		3				19				35			
IV		XX		4				20				36			
V		XXI		5				21				37			
VI		XXII		6				22				38			
VII		XXIII		7				23				39			
VIII		XXIV		8				24				40			
IX		XXV		9				25				41			
X		XXVI		10				26				42			
XI		XXVII		11				27				43			
XII		XXVIII		12				28				44			
XIII		XXIX		13				29				45			
XIV		XXX		14				30				46			

REGOLAMENTO

PER

L'UFFICIO TRAMVIARIO MUNICIPALE.

Biglietti per corrisp. da Cent. 10.					
Giallo Serie / Consegnati sino al / N.	N. entrata				
	N. uscita				
	Biglietti N.				
	A dedurre				
Netto biglietti corrisp. da Cent. 10 N.					
Biglietti corrispondenti gratuiti.					
Verde Serie / Consegnati sino al / N.	N. entrata				
	N. uscita				
	Biglietti N.				
CONTROMARCHE: Municipio N. / Società » / Diversi »	INCASSI: A Cent. 5 L.				
	» 10 »				
	Corrispond. »				
	Totale L.				
	Riduz. contrом. »				
Totale N.	Totale L.				

Osservazioni.

PERCORSI.

Corse ordinarie N. — *a metri* — =

Dalla corsa ——— (———)

da ——— *a* ———

alla corsa ——— (———)

Corse N. ——— a metri ——— =

Dalla corsa ——— (———)

da ——— *a* ———

alla corsa ——— (———)

Corse N. ——— a metri ——— =

Frazione di radiale d'entrata in servizio m. ———

Frazione di radiale d'uscita dal servizio » ———

Radiale intera a conguaglio . . . . » ———

Percorso totale m. ———

Osservazioni

Corse	BIGLIETTI Ordinari	Corrisp.	Gratuiti	Corse	BIGLIETTI Ordinari	Corrisp.	Gratuiti	Corse	BIGLIETTI Ordinari	Corrisp.	Gratuiti	Corse	BIGLIETTI Ordinari	Corrisp.	Gratuiti
47				63				79				95			
48				64				80				96			
49				65				81				97			
50				66				82				98			
51				67				83				99			
52				68				84				100			
53				69				85				101			
54				70				86				102			
55				71				87				103			
56				72				88				104			
57				73				89				105			
58				74				90				106			
59				75				91				107			
60				76				92				108			
61				77				93				109			
62				78				94				110			

TRAMVIE DI MILANO

Cedola N.________________ ________

________ giorno ________________ 190__

Carrozza N.____________ Deposito Ticinese

Porta iniziale________________________

Binario di **Campagna** - Sinistra

*Uscita ore*____________ *Entrata ore*____________

Numero di corse________________________

BIGLIETTARIO	ORARIO		MANOVRATORE
	da	a	

	L'Incaricato del Municipio	L'Incaricato della Societa
Visto all'uscita . Ora		
Visto all'entrata Ora		

Biglietti ordinari a Cent. 5

Serie________ *Biglietti rossi* Consegnati sino al N.________	N. entrata					
	N. uscita					
	Biglietti N.					
Biglietti bianchi Serie Consegnati sino al N.________	N. entrata					
	N. uscita					
	Biglietti N.					
	Totale N.					
	A dedurre					
Netto biglietti ordinari da Cent. 5 N.						

Biglietti ordinari a Cent 10

Serie________ *Biglietti rossi* Consegnati sino al N.________	N. entrata					
	N. uscita					
	Biglietti N					
Biglietti bianchi Serie Consegnati sino al N.________	N entrata					
	N uscita					
	Biglietti N.					
	Totale N.					
	A dedurre					
Netto biglietti ordinari da Cent. 10 N						

	Corse N.	I			II				III		
	Deposito Ticinese *Binario Campagna*	BIGLIETTI Cent. 5	Corrisp.	Gratuiti	BIGLIETTI Cent 5	Corrisp.	Gratuiti		BIGLIETTI Cent 5	Corrisp.	Gratuiti
1	**Lodovica** 0				X			1	X		
2	**Ticinese** 0				X			2	X		
3	**GENOVA** *Marc. bigl. rossi Vigent. Magenta*							3			
4	**Macello**	X			X			4	X		
5	**MAGENTA** *Marc. bigl. bianchi* Genova-Bram							5			
6	**Monti**	X			X			6	X		
7	**Canonica**	X			X			7	X		
8	**BRAMANTE** *Marc. bigl. rossi Magent. Centr.*							8			
9	**Volta**	X			X			9	X		
10	**Garibaldi**	X			X			10	X		
11	**Nuova**	X			X			11	X		
12	**St. CENTRALE** *Marc. bigl. bianchi* Bram.-Vitt.							12			
13	**Venezia**	X			X			13	X		
14	**Monforte**	X			X			14	X		
15	**VITTORIA** *Marc. bigl. rossi. Centr. Vigent.*							15			
16	**Romana**	X			X			16	X		
17	**VIGENTINA** *Marc. bigl. bianchi* Vitt.-Genova							17			

CAPITOLO PRIMO.

Mansioni — Rapporti.

Art. 1. — L'azione direttiva e la sorveglianza dell'Esercizio tramviario spettanti al Comune vengono esercitate per mezzo dell'Ufficio tramviario municipale.

Art. 2. — Sono mansioni dell'Ufficio tramviario:

1° stabilire, secondo i bisogni, il numero di vetture per ciascuna linea ed il numero di corse per ciascuna vettura;

2° approvare gli orari di servizio entro i limiti della convenzione e del Regolamento di esercizio;

3° dare, entro i limiti della convenzione e del Regolamento di esercizio, le disposizioni necessarie pel buon andamento del servizio;

4° sorvegliare l'esecuzione della convenzione e degli ordini emanati; riferire alla Giunta circa le eventuali irregolarità e proporre l'applicazione delle penalità previste dalla convenzione stessa;

5° fare il conteggio giornaliero delle somme introitate e dei chilometri percorsi, trasmettendo alla Ragioneria municipale e alla Società Edison il bollettino indicante i risultati del conteggio;

6° fornire alla Ragioneria municipale gli elementi per la redazione del conto bisettimanale per l'incasso della somma dovuta dalla Società e per la compilazione delle parti dei bilanci relative all'Esercizio tramviario;

7° tenere le statistiche degli introiti e dei percorsi, fornire all'Ufficio di statistica i dati per le pubblicazioni e fare alla Giunta rapporti mensili e annuali sull'andamento dell'Esercizio.

Art. 3. — L'Ufficio tramviario è alle dipendenze del Riparto X, dal quale, per quanto non è prescritto dal presente Regolamento, verranno disciplinati i rapporti fra l'Ufficio tramviario e gli altri Uffici dipendenti dal Riparto stesso.

CIRCONVALLAZIONE.

Biglietti corrispond. da Cent. 10

Bleu Serie — N. entrata
Consegnati sino al — N. uscita
N.____ — Biglietti N.
A dedurre

Netto biglietti di corrisp. da Cent. 10 N.

Biglietti corrispondenti gratuiti

Verde Serie — N. entrata
Consegnati sino al — N. uscita
N.____ — Biglietti N.

CONTROMARCHE: Municipio N. — Società » — Diversi »
INCASSI: A Cent. 5 L — » 10 » — Corrispond. »
Totale L
Riduz. controm. »

Totale N. — Totale L.

Osservazioni.

PERCORSI

Corse ordinarie N.____ a metri ____ = ____

Dalla corsa ____ (____)
da ____ *a* ____
alla corsa ____ (____)
Corse N ____ a metri ____ = ____

Dalla corsa ____ (____)
da ____ *a* ____
alla corsa ____ (____)
Corse N. ____ a metri ____ = ____

Dalla corsa ____ (____)
da ____ *a* ____
alla corsa ____ (____)
Corse N ____ a metri ____

Percorrenza m. ____

Osservazioni.

1				2			3				4		
BIGLIETTI				BIGLIETTI			BIGLIETTI				BIGLIETTI		
Ordin.	Corrisp.	Gratuiti		Ordin.	Corrisp.	Gratuiti	Ordin.	Corrisp.	Gratuiti		Ordin.	Corrisp.	Gratuiti
X			1	X			X			1	X		
X			2	X			X			2	X		
			3							3			
X			4	X			X			4	X		
			5							5			
X			6	X			X			6	X		
X			7	X			X			7	X		
			8							8			
X			9	X			X			9	X		
X			10	X			X			10	X		
X			11	X			X			11	X		
			12							12			
X			13	X			X			13	X		
X			14	X			X			14	X		
			15							15			
X			16	X			X			16	X		
			17							17			

Art. 4. — Di ogni inconveniente o guasto all'armamento od alle strade interessante la regolarità del servizio, l'Ufficio tramviario darà, nel modo più sollecito possibile, notizia alla competente Sezione dell'Ufficio tecnico.

Art. 5. — Ogni volta che constino o si prevedano dal Riparto III circostanze speciali per le quali abbia ad essere sospesa o variata la ordinaria circolazione delle tramvie, il Riparto stesso terrà un convegno coll'Ufficio tramviario per concordare le disposizioni più opportune, tanto dal punto di vista dell'ordine e della sicurezza, quanto dell'interesse del Comune e della regolarità del servizio tramviario.

Art. 6. — Nel convegno di cui all'art. 5 dovranno stabilirsi tanto le disposizioni da applicarsi senz'altro, come quelle che, secondo i casi, al momento, fosse necessario di adottare; verranno pure indicati gli agenti della sorveglianza e del servizio tramviario autorizzati a dare ed eseguire le disposizioni in luogo.

Art. 7. — Di massima, gli ordini alla Società Edison dovranno essere dati dall'Ufficio tramviario.

In caso di urgenza, mancando gli agenti del servizio tramviario, o non risultando l'accordo circa i provvedimenti da prendersi, spetterà al Delegato municipale, o all'agente della sorveglianza incaricato, dare, sotto la sua responsabilità, le disposizioni richieste dalle circostanze, riferendo immediatamente alla Direzione dell'Ufficio tramviario.

Art. 8. — I rilievi, rapporti, ecc., della pubblica sorveglianza interessanti principalmente il servizio tramviario, saranno da ciascun Ufficio di Mandamento trasmessi direttamente in busta chiusa all'Ufficio tramviario, il quale, dopo presane visione, li trasmetterà immediatamente colle eventuali sue osservazioni al Riparto III.

Art. 9. — I rapporti, riferimenti, rilievi, contravvenzioni, ecc., della pubblica sorveglianza riferentisi specialmente alla polizia del servizio (vetture sporche, vetri rotti, uniformi e contegno del personale) saranno passati immediatamente allo Ufficio tramviario e questo alla sua volta li trasmetterà colle sue osservazioni al Riparto III.

Il rilievo, quando non formi oggetto di speciale rapporto, dovrà essere fatto al controllore municipale di servizio o telefonato all'Ufficio tramviario.

Art. 10. — L'Ufficio tramviario informerà il Riparto III di tutto ciò che si riferisce al servizio in quanto possa interessare la pubblica sorveglianza.

Art. 11. — Gli agenti del servizio tramviario potranno richiedere l'intervento e l'appoggio degli agenti della pubblica sorveglianza, per far rispettare i Regolamenti.

CAPITOLO SECONDO.

Composizione — Direzione.

Art. 12. — L'Ufficio tramviario è composto del Direttore municipale del servizio tramviario, di personale d'ufficio e di personale esterno.

Art. 13. — Spettano al Direttore: la direzione e la sorveglianza dell'esercizio e dell'Ufficio tramviario, l'assegnazione del lavoro ai vari impiegati secondo la loro categoria, il coordinamento dei lavori dei diversi impiegati, gli ordini di servizio ai controllori, dare alla Società gli ordini relativi all'esecuzione dei n. 1°, 2° e 3° dell'art. 2 del presente Regolamento, fare ed esaminare proposte in merito all'organizzazione del servizio, alla convenienza di stabilire nuove linee o di prolungare o modificare le linee esistenti, nonchè l'evasione di tutti gli affari o pratiche che gli venissero affidate dalla Giunta.

CAPITOLO TERZO.

Personale interno.

Art. 14. — Il personale interno dell'ufficio disimpegna le mansioni di cui ai n. 5°, 6° e 7° dell'art. 2 del presente Regolamento.

Art. 15. — Il personale interno si compone di due applicati d'ordine e di dieci diurniste; esso è nominato per concorso a sensi dell'art. 5 del Regolamento generale per gli impiegati del Comune.

Art. 16. — I due impiegati d'ordine si occupano specialmente della compilazione dei bollettini giornalieri, delle statistiche, della corrispondenza e del protocollo. Possono inoltre essere incaricati dal Direttore di qualche operazione esterna. Essi si sostituiscono a vicenda.

Il primo applicato coadiuva il Direttore e può essere chiamato a supplirlo momentaneamente in caso di assenza o di impedimento del medesimo.

Art. 17. — Una diurnista, scelta per merito, attende specialmente ai lavori di statistica; possono inoltre esserle affidati dal Direttore altri lavori di Ufficio. Le altre nove diurniste si occupano normalmente degli spogli delle cedole, dei conteggi e della compilazione delle tabelle che hanno relazione con questi spogli; il Direttore può affidare loro anche qualche altro lavoro, specialmete di copiatura.

CAPITOLO QUARTO.

Personale esterno.

Art. 18. — Il personale esterno comprende 33 controllori e cioè:
- un capo controllore;
- due vice capi controllori;
- quindici controllori di 1ª classe;
- quindici controllori di 2ª classe.

Art. 19. — Alcuni controllori saranno addetti alla sorveglianza delle operazioni ai depositi, alcuni alla sorveglianza del servizio in piazza del Duomo od in altri posti fissi, che verranno determinati, alcuni alla sorveglianza del servizio sulle linee urbane o sulla linea di Musocco, in conformità ad istruzioni generali da approvarsi dalla Giunta. I controllori saranno assegnati all'una o all'altra delle mansioni sopra indicate a seconda delle esigenze.

Art. 20. — I controllori quando sono in servizio sulle linee urbane sono alla dipendenza del Direttore municipale del servizio tramviario o di chi ne fa le veci; quando prestano servizio sulla linea di Musocco sono alla dipendenza del capo servizio di quella linea o di chi ne fa le veci.

Art. 21. — I controllori vengono assunti dalla Giunta, in seguito a concorsi per titoli e per esame, in via di prova per un biennio. Durante il periodo di prova i controllori fruiscono di uno stipendio di L. 1650 all'anno e possono in qualunque momento essere licenziati dalla Giunta, senza obbligo per questa di giustificarne i motivi.

Art. 22. — Per essere ammessi al concorso gli aspiranti dovranno avere non meno di 25 e non più di 30 anni di età; essi dovranno presentare i documenti che saranno indicati nel programma di concorso da approvarsi dalla Giunta, e saranno sottoposti a visita medica.

Trascorso il biennio di prova, se questa avrà avuto luogo in modo soddisfacente, la Giunta proporrà al Consiglio comunale la definitiva assunzione del controllore con assegnamento alla 2ª classe.

La promozione ai posti vacanti nella 1ª classe si farà esclusivamente per merito; a questa promozione potranno aspirare i controllori di 2ª classe, che da almeno tre anni abbiano ottenuto l'assunzione definitiva dal Consiglio comunale.

Art. 23. — Tutti i controllori sono obbligati a prestar sempre servizio in divisa completa. La divisa viene fornita dal Comune; il controllore deve curarne la buona conservazione e quando per qualsiasi motivo cessi dal servizio, è tenuto a restituire tutti gli oggetti di vestiario.

Art. 24. — I controllori sono provvisti dal Comune di tenaglia, orologio di controllo, ecc. Essi sono responsabili della conservazione di tali oggetti e quando per qualunque motivo cessino dal servizio, debbono restituirli.

Art. 25. — La durata del permesso di assenza, di cui all'art. 32 del Regolamento generale per gli impiegati del Comune, viene fissata pei controllori in giorni 10.

Compatibilmente colle esigenze del servizio verranno accordati ai controllori due giorni di riposo al mese.

Art. 26. — Ai controllori viene concesso l'aumento del 25 % sulla misura normale della pensione, in conformità agli articoli 17, 18 del vigente Regolamento per le pensioni al personale dipendente dal Municipio.

CAPITOLO QUINTO.

Orario.

Art. 27. — L'orario interno dell'Ufficio dura in tutte le stagioni, tanto nei giorni feriali quanto nei festivi, dalle ore 9 alle 18 $^1/_2$.

I due applicati d'ordine osserveranno per intero questo orario con facoltà di assentarsi alternativamente durante un'ora, in modo che almeno uno si trovi sempre in Ufficio.

L'orario normale delle diurniste avrà tanto nei giorni feriali quanto nei festivi, la durata di ore 7 incominciando sempre alle ore 9 $^1/_2$.

Nel caso che pel lavoro di spoglio delle cedole e di compilazione delle relative tabelle e del bollettino giornaliero dei percorsi e degli introiti occorresse prolungare l'orario previsto dal presente articolo, il personale interno dovrà, senza diritto a maggior compenso, prestare l'opera sua, derivando ciò dalla natura speciale delle sue incombenze, a sensi dell'art. 21 del Regolamento generale per gli impiegati del Comune.

Art. 28. — La durata normale del servizio del personale esterno è di 10 ore effettive per giorno.

CAPITOLO SESTO.

Disposizioni generali.

Art. 29. — Agli applicati d'ordine è assegnato uno stipendio iniziale di L. 2000, e ad essi verrà corrisposto un aumento di stipendio nella misura di L. 250 per ogni quinquennio di servizio, la cui decorrenza avrà principio col 1° gennaio o 1° luglio successivo alla nomina stabile. Se un applicato proviene da altro Ufficio comunale,

per la valutazione dei quinquenni si tiene conto del periodo di servizio stabile prestato nell'Ufficio da cui proviene. Pei due applicati attualmente in servizio la decorrenza dei quinquenni comincia col 1° gennaio 1897.

Al primo applicato viene assegnato un soprasoldo di L. 900, utile agli effetti della pensione.

Al secondo applicato viene assegnato un soprasoldo di L. 400, utile agli effetti della pensione.

Ad entrambi gli applicati è assegnata una indennità d'Ufficio (non computabile agli effetti della pensione) nella misura di L. 0.20 dello stipendio, compreso in questo il soprasoldo, di cui ai due precedenti alinea.

Art. 30. — Lo stipendio iniziale delle diurniste risulta dal prospetto annesso al presente Regolamento. Alle diurniste verrà corrisposto un aumento di stipendio nella misura di L. 132 per ogni quinquennio di servizio. Per le diurniste in servizio anteriormente al 1° gennaio 1902 il periodo quinquennale utile pel primo aumento decorre da quel giorno.

Alle diurniste è assegnata una indennità di ufficio (non computabile agli effetti della pensione) nella misura di L. 0.20 dello stipendio.

Art. 31. — Lo stipendio iniziale del personale esterno finito il periodo di prova risulta dal prospetto annesso al presente Regolamento. Al personale esterno verrà corrisposto un aumento di stipendio nella misura di L. 1.50 per ogni quinquennio di servizio, con decorrenza dal primo giorno del mese successivo a quello in cui dal Comune vennero assunti per l'esercizio delle tramvie.

I periodi quinquennali non saranno interrotti dalle promozioni.

Art. 32. — Per quanto non è previsto nel presente Regolamento, il personale interno ed esterno dell'Ufficio tramviario sarà soggetto alle disposizioni regolamentari applicabili agli impiegati del Comune ed a quelle del Regolamento per le pensioni.

CAPITOLO SETTIMO.

Disposizione transitoria.

Pei controllori assunti dalla Giunta anteriormente al 1° febbraio 1906 il periodo di prova di cui agli articoli 21 e 22, è ridotto ad un anno.

Personale dell' Ufficio tramviario municipale.

1	Direttore	L. [1] 7 000.—
1	Applicato	» [2] 2 900.—
1	»	» [2] 2 400.—
1	Diurnista	» [2] 1 750.—
9	Diurniste	» [2] 1 320.—
1	Capo controllore	» 2 400.—
2	Vice capi controllori	» 2 200.—
15	Controllori di 1ª classe	» 2 000.—
15	» » 2ª »	» 1 800.—

---

(1) Oltre l'indennità annua di servizio di L. 2000, *ad personam*, pel Direttore attuale.

(2) Oltre l'indennità annua d'Ufficio di L. 0 20 dello stipendio, computati in questo gli aumenti quinquennali.

REGOLAMENTO

PER LA COSTITUZIONE E L'AMMINISTRAZIONE

del fondo di previdenza

A FAVORE

del personale della Società Generale Italiana Edison di elettricità

IMPIEGATO NELL' ESERCIZIO DELLE TRAMVIE

DEL

COMUNE DI MILANO.

REGOLAMENTO

PER LA COSTITUZIONE DEL FONDO E DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE.

CAPITOLO PRIMO.

Costituzione del fondo.

Art. 1. — È istituito un fondo di previdenza a favore del personale della Società Generale Italiana Edison di elettricità, impiegato nell'esercizio delle tramvie pel servizio locale, di conformità al disposto degli articoli 29 e 37 della convenzione 29 ottobre 1895, stipulata fra la detta Società e la Giunta municipale di Milano.

Art. 2. — Si intenderanno inscritti al fondo i controllori, bigliettari, manovratori, scambisti, lavalegni e quel personale di rimessa addetto alle piccole ed istantanee riparazioni dei veicoli che avendo carattere stabile [1], potrà essere ammesso nel ruolo delle trattenute, d'accordo fra la Società ed il Municipio.

Art. 3. — La Società Edison redigerà l'elenco degli agenti che fanno parte del personale a cui si applica il fondo di previdenza ed indicherà le variazioni che avverranno nel personale stesso.

Art. 4. — Questa istituzione ha per iscopo di assicurare al detto personale od alla sua famiglia un sussidio in caso di morte, di inabilità permanente assoluta, di malattia, non causate da infortuni sul lavoro, e di abbandono del servizio dopo il quinto anno. Tali sussidi avranno carattere di sussidi alimentari, ossia di beneficenza, e come tali vengono dichiarati insequestrabili.

Art. 5. — Alla costituzione del fondo concorrono.

a) la Società Edison, nella misura di Cent. 1 per ogni ora pagata a ciascun agente impiegato nell'esercizio delle tramvie e di cui all'art. 2;

---

[1] Con ordinanza municipale n. 38851 del 1902 si dichiarano compresi « gli operai addetti alla « manutenzione e riparazione delle linee aeree » e con ordinanza n. 97383 del 1902 « quelli addetti alla « ordinaria e straordinaria manutenzione dei veicoli ».

b) l'Amministrazione comunale, nella misura del 3 % sugli utili netti dell'esercizio ad essa spettanti, ed in ogni caso con non meno di L. 12 000 annue;

c) il personale, colla trattenuta sulla paga nella misura di Cent. **50** alla settimana.

I concorsi della Società Edison e dell'Amministrazione comunale saranno pagati mensilmente in via posticipata: quello a carico degli agenti verrà trattenuto sulla paga dalla Società Edison, la quale ogni mese ne eseguirà il versamento accompagnato dai relativi documenti.

Art. 6. — A favore del fondo si devolveranno inoltre:

a) le multe applicate al personale;

b) le elargizioni di terzi ed altre attività eventuali;

c) gli interessi ottenuti dall'impiego del fondo.

CAPITOLO SECONDO.

Commissione amministratrice del fondo.

Art. 7. — L'Amministrazione del fondo è affidata ad una Commissione di cui due membri sono nominati dalla Società Edison, due dall'Amministrazione comunale e due dagli agenti, tutti con voto anche deliberativo. Essi rimangono in carica un anno e sono rieleggibili.

La Commissione nomina annualmente un Presidente pure con voto anche deliberativo scelto fra persone estranee, non avente diretto interesse o relazione d'affari coi tre enti contribuenti, ed un vice Presidente nel proprio seno. Tutte queste cariche sono gratuite.

Art. 8. — La Commissione potrà aggregarsi altre persone per rappresentare gli interessi del personale inscritto al fondo, ma solo con voto consultivo e previo accordo col Municipio.

Art. 9. — La Commissione è assistita da un Segretario, delegato dalla Giunta municipale.

Art. 10. — La Commissione rappresenta il fondo avanti le Autorità ed in confronto dei terzi.

Attende al disbrigo di tutti gli atti esecutivi del fondo, compreso l'accertamento e l'esazione degli introiti patrimoniali e di qualsiasi altra natura

Decide sull'acquisto dei valori per l'impiego del fondo, studia ed attua tutti i provvedimenti di controllo sia per garantire al fondo i concorsi dovuti, sia per la assegnazione di sussidi, nominando al caso Comitati di sorveglianza.

Cura l'esecuzione del presente Regolamento.

Con apposito Regolamento da approvarsi dalla Giunta municipale determina le norme del proprio funzionamento ed i sussidi da assegnarsi coi proventi del fondo,

Art. 11. — La Commissione potrà affidare al Tesoriere comunale le funzioni di cassiere del fondo: però il relativo movimento di cassa, non figurerà nei Bilanci del Comune.

Le spese d'Amministrazione, escluse quelle pei medici e per il controllo delle dichiarazioni di malattia, invalidità, ecc., sono assunte dal Comune a proprio carico.

CAPITOLO TERZO.

Della nomina dei rappresentanti.

Art. 12. — I rappresentanti del Comune sono nominati dalla Giunta municipale nel mese di giugno; quelli della Società Edison saranno nominati entro il detto mese dal Consiglio amministrativo della Società, il quale notificherà la nomina al Municipio, per le debite comunicazioni alla Commissione.

I due rappresentanti del personale saranno eletti colle modalità dei seguenti articoli non più tardi della seconda quindicina di giugno.

Art. 13. — Il Municipio con avvisi pubblicati a mezzo della Società Edison negli uffici, nei depositi di questa, convocherà il personale per la detta elezione.

Art. 14. — Gli avvisi saranno pubblicati almeno 15 giorni prima di quello fissato per la votazione e indicheranno il luogo, il giorno e le ore in cui questa dovrà avvenire, nonchè le norme principali del presente Regolamento.

Gli avvisi saranno comunicati anche ai giornali cittadini.

Art. 15. — Per la votazione il Municipio concederà l'uso di un locale in ubicazione che permetta l'intervento del maggior numero possibile di agenti; fornirà il numero necessario di urne, gli oggetti di cancelleria, la carta, ecc., occorrenti per le operazioni di votazione.

Art. 16. — Il Municipio incaricherà persona di sua fiducia per presiedere alle prime operazioni occorrenti per la nomina della Commissione di scrutinio.

Art. 17. — Due elenchi degli inscritti al fondo, forniti dalla Società Edison, si troveranno a disposizione della Commissione di scrutinio.

Art. 18. — La Commissione di scrutinio sarà composta di cinque degli inscritti al fondo e la loro nomina si farà a voto segreto tra quelli presenti al momento dell'apertura delle operazioni, quando ne sieno presenti almeno venti.

La Commissione sceglie nel proprio seno un presidente ed un segretario.

Art. 19. — Se due ore dopo quella fissata per la convocazione non si è potuto costituire il seggio, lo formerà il delegato del Municipio, scegliendo fra gli elettori presenti i due più anziani di età e i due più giovani, ed egli li presiederà.

Art. 20. — Tutti i componenti il seggio hanno voto anche deliberativo.

Art. 21. — Man mano che un agente si presenti a votare, uno degli scrutatori contrapporrà la propria firma al nome del votante sul registro degli inscritti.

La votazione si farà a schede segrete. Queste potranno essere o manoscritte o stampate, oppure in parte manoscritte o in parte stampate.

Art. 22. — Il voto è personale e nessuno degli agenti può farsi rappresentare o mandare in iscritto il proprio voto.

Art. 23. — Alle operazioni di votazione e di scrutinio dovranno essere sempre presenti almeno tre dei componenti la Commissione di scrutinio.

Art. 24. — Le urne resteranno aperte per due giorni consecutivi dalle ore 9 alle ore 17.

Alle ore 17 del primo giorno le urne verranno chiuse e suggellate, e così pure verranno chiusi e suggellati gli elenchi degli inscritti, coll'intervento del delegato del Municipio.

Alle ore 17 del secondo giorno cesserà la votazione e si procederà subito allo spoglio dei voti.

Art. 25. — Si intenderanno eletti quali rappresentanti i due che avranno ottenuto il maggior numero dei voti. A parità di voti si intenderà eletto il più anziano di iscrizione al fondo, e a pari tempo d'inscrizione, il più anziano d'età.

Art. 26. — Del risultato della votazione si stenderà verbale firmato dalla Commissione di scrutinio, che verrà trasmesso al Municipio, il quale farà la relativa comunicazione agli eletti, alla Commissione amministratrice del fondo, ed alla Società Edison.

Art. 27. — Quando non vi sieno contestazioni le schede saranno abbruciate.

Art. 28. — I rappresentanti durano in carica un anno e sono rieleggibili.

Art. 29. — Quando durante l'anno venissero a mancare entrambi i rappresentanti, per morte, o per dimissione, o per incompatibilità, la Presidenza della Commissione amministratrice ne darà avviso al Municipio, il quale entro un mese farà procedere a nuove nomine colle norme di cui agli articoli precedenti.

I subentranti durano in carica pel tempo che vi sarebbero rimasti quelli che hanno surrogato.

Art. 30. — Dove non provvedono le presenti norme, si seguiranno quelle determinate dal Regolamento per l'attuazione della legge 16 giugno 1898, n. 295, sulla istituzione dei Probiviri, dove risultino applicabili.

CAPITOLO QUARTO.

Modificazioni al Regolamento.

Art. 31. — Il presente Regolamento potrà essere variato dalla Giunta municipale, sentite la Società Edison e la Commissione amministratrice del fondo di previdenza.

Approvato dalla Giunta municipale, in seduta del 9 novembre 1901.

IL SINDACO
G. MUSSI.

Per il Segretario generale
ALBANI.

REGOLAMENTO

PER

L'AMMINISTRAZIONE DEL FONDO.

CAPITOLO PRIMO.

Funzionamento della Commissione.

Art. 1. — La Commissione amministratrice del fondo di previdenza pel personale della Società Edison addetto al servizio delle tramvie cittadine, creata dal Regolamento che dà esecuzione al disposto degli articoli 29 e 37 della convenzione 29 ottobre 1895 Municipio-Edison, si compone di due rappresentanti del Municipio, di due rappresentanti della Società Edison, di due rappresentanti del personale e del Presidente scelto tra persone estranee ai detti tre Enti. È assistita da un Segretario delegato dalla Giunta municipale.

Art. 2. — Le adunanze ordinarie della Commissione hanno luogo due volte al mese. Le straordinarie per provvedimenti d'urgenza, quando il Presidente lo crederà opportuno od in seguito a motivata domanda di almeno tre Consiglieri.

Art. 3. — La Commissione nella prima adunanza che terrà dopo la nomina dei rappresentanti, procederà all'elezione del Presidente e del vice Presidente.

Art. 4. — Le deliberazioni della Commissione saranno valide quando sieno presenti oltre la metà dei suoi membri, ed in ogni modo uno almeno dei rappresentanti che hanno voto deliberativo di ciascun Ente contribuente. In caso di mancanza del numero legale nella seduta di prima convocazione, se ne farà una seconda nei modi e termini fissati per la prima, coll'intervallo almeno di giorni otto.

Il giorno di queste sedute di seconda convocazione potrà essere prestabilito nel primo avviso di convocazione. Le sedute di seconda convocazione saranno valide qualunque sia il numero degli intervenuti, ma non si potrà deliberare che su oggetti di ordinaria amministrazione.

Art. 5. — Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti.

Art. 6. — Il Presidente rappresenta la Commissione in confronto delle Autorità costituite e ne presiede le adunanze, sorveglia e cura la gestione del fondo, firma gli atti, rilascia i mandati di pagamento autorizzati dalla Commissione e prende tutte quelle misure che sono determinate dall'interesse del fondo.

Il vice Presidente surroga nelle sue assenze il Presidente in tutte le sue attribuzioni.

Art. 7. — Gli altri Commissari assistono alle sedute della Commissione, e coadiuvano la Presidenza nel disimpegno delle sue mansioni dividendone i lavori.

Art. 8. — Il segretario redige i verbali delle riunioni della Commissione, firma col Presidente gli atti della medesima ed i mandati di pagamento, custodisce l'Archivio, tiene la contabilità e la corrispondenza secondo le istruzioni del Presidente.

Art. 9. — Le somme costituenti il fondo, o che andranno a favore di esso, saranno depositate presso il Cassiere del Municipio.

Art. 10. — Il fondo non potrà essere impiegato che in titoli emessi o garantiti dallo Stato o dal Comune di Milano, o in cartelle fondiarie degli Istituti legalmente autorizzati in Italia.

I fondi da tenersi disponibili potranno essere investiti su libretti della Cassa di risparmio di Milano.

Art. 11. — Ogni anno la Commissione farà il bilancio consuntivo della gestione del fondo e lo comunicherà, accompagnato da una relazione, all'Amministrazione comunale ed alla Società Edison, nonchè agli agenti per mezzo dei loro rappresentanti che fanno parte della Commissione.

CAPITOLO SECONDO.

Norme per l'assegnazione dei sussidi.

Art. 12. — Per l'assegnazione dei sussidi, le attività spettanti al fondo di previdenza sono distinte in quattro fondi:

I. — Fondo per sussidi di malattia;

II. — Fondo per sussidi in caso di morte;

III. — Fondo per sussidi di inabilità assoluta e permanente, o per sussidi di vecchiaia;

IV. — Fondo di riserva.

Art. 13. — Col *fondo I* si assegna ad ogni socio ammalato un sussidio giornaliero di L. **2.50** dal 3° giorno di malattia fino al 180°, e di L. **1.25** dal 181° giorno di malattia fino al 360°. Per la misura del sussidio si considera **continuativa la durata** che ha una interruzione minore di giorni 30, **restando ferma la decorrenza del sussidio dal 3° giorno di ciascun periodo di malattia. — Col fondo stesso si provvede pure alla spesa per la cura medica ed il controllo delle malattie.** — Sono escluse da questi provvedimenti le malattie prodotte da infortunio sul lavoro.

Art. 14. — Il *fondo II* è destinato a mettere a disposizione della Commissione la somma di L. 1000 alla morte di ciascun agente inscritto al fondo, non causata da infortunio sul lavoro.

Il sussidio totale di L. 1000 verrà assegnato colle condizioni che saranno stabilite dalla Commissione qualora l'agente lasci la vedova o figli minorenni. Esso verrà pure assegnato qualora l'agente lasci genitori od avi alla cui sussistenza egli provvedeva. Negli altri casi la Commissione potrà dare un sussidio tenendo conto del grado di parentela e del danno prodotto dalla morte dell'agente.

Alla somma di L. 1000 viene aggiunta quella che si trovasse inscritta sul conto individuale dell'agente secondo gli articoli 17 e 18.

Art. 15. — Il *fondo III* è destinato a sussidiare gli agenti che lascino il servizio per inabilità permanente assoluta non causata da infortunio sul lavoro, o dopo cinque anni di anzianità.

All'agente constatato inabile al lavoro in modo permanente ed assoluto per causa diversa da un infortunio sul lavoro, verrà assegnato un sussidio di L. 1.— al giorno, oltre la somma risultante dall'applicazione dell'art. 17, decorrente dalla cessazione del sussidio di malattia.

La Commissione potrà a seconda dei casi o versare il capitale per garantire tale sussidio alla *Cassa Nazionale di Previdenza per gli operai*, oppure tenere il capitale stesso in riserva, calcolandone annualmente l'ammontare nella misura necessaria per assicurare il sussidio presso la *Cassa Nazionale di Previdenza*.

Art. 16. — Durante due anni dal giorno in cui è incominciato a decorrere il sussidio di invalidità permanente la Commissione avrà la facoltà di chiedere la revisione del giudizio e qualora lo stato di fatto manifesti che l'invalidità è cessata o diminuita in modo da permettere all'agente un lavoro proficuo cesserà la corrisponsione del sussidio.

Art. 17. — Anche in caso di morte nel detto periodo di due anni, si corrisponderà la somma di L. 1000 di sussidio alla famiglia dell'agente, fatta deduzione dell'ammontare del sussidio di invalidità percepito dall'agente stesso.

Art. 18.— **Dopo aver provveduto a quanto prescrive l'art. 15, vengono assegnate L. 0.30 al mese per ogni 100 lire che si trovavano inscritte sul conto individuale di ciascun agente al 31 dicembre dell'anno precedente, trascurate le frazioni di lira.**

Le somme rimanenti vengono inscritte al 31 dicembre d'ogni anno sopra altrettanti conti individuali ripartendole in porzioni eguali fra tutti gli agenti che prestarono servizio nell'anno in ragione dei periodi mensili interi da conteggiarsi incominciando dal 1° giorno del mese successivo a quello in cui ciascuno venne inscritto al fondo. [1]

[1] Vedi modulo del *Libretto del Conto individuale*.
Il libretto dovrà essere restituito alla Commissione anche in caso di licenziamento o dimissione dell'agente.

Nel caso di cessazione del servizio prima del 31 dicembre la quota verrà pagata solo dopo la annuale liquidazione del fondo conteggiando sempre soltanto i mesi compiuti di iscrizione.

Qualora un agente lasci il servizio prima di aver compiuto cinque anni di anzianità, la somma inscritta sul suo conto va a favore del fondo.

Qualora però anche prima del quinto anno egli lasci il servizio per inabilità permanente assoluta non causata da infortunio sul lavoro, la somma stessa verrà invece aggiunta al capitale di cui all'art. 15 facendo aumentare in proporzione il sussidio assegnatogli.

In caso di morte anche prima del quinto anno la detta somma va aggiunta a quella di L. 1000 di cui all'art. 14.

Art. 19. — L'agente che abbia compiuto cinque anni di servizio può chiedere che le somme inscritte sul suo conto individuale siano in tutto o in parte versate annualmente a suo favore alla Cassa Nazionale di Previdenza, o impiegate per pagare un premio d'assicurazione pei casi di morte, vecchiaia o inabilità ad un istituto beneviso alla Commissione amministratrice.

La parte residua viene assegnata all'agente che lasci il servizio dopo il quinto anno, o aggiunta a quella di L. 1000 di cui all'art. 14 in caso di sua morte.

Art. 20. — Il *fondo IV* è destinato a supplire al caso in cui i fondi I e II non bastassero a far fronte ai sussidi da pagarsi col loro mezzo.

Art. 21. — Ogni anno il complesso delle somme che vanno a favore del fondo di previdenza, viene assegnato:

1° a dotare il fondo I (malattia) nella misura di L. 25 per ogni agente in servizio: oltre che della somma fissata per compenso ai medici **e per spesa di controllo**;

2° a dotare il fondo II (sussidi di morte) in una misura graduata in base all'età di ogni agente in servizio secondo il prospetto seguente:

ETÀ DELL'AGENTE		SOMMA	
Fino a 25 anni	L.	7	50
Da 26 a 30 anni	»	8	—
» 31 » 35 »	»	9	—
» 36 » 40 »	»	10	50
» 41 » 45 »	»	12	50
» 46 » 50 »	»	16	—
» 51 » 55 »	»	21	—
» 56 » 60 »	»	29	—
» 61 » 65 »	»	43	—
» 66 » 70 »	»	64	—

L'età si calcola ad anni interi, trascurando le frazioni inferiori ad un semestre e contando per un anno il semestre compiuto.

3° a portare il fondo IV (riserva) ad un ammontare eguale al quarto del complesso dei fondi I e II.

Il residuo va al fondo III.

CAPITOLO TERZO.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 22. — Il presente Regolamento, approvato dalla Giunta municipale, in base all'art. 37 della convenzione citata, potrà essere variato a norma dei bisogni e della esperienza.

Le proposte di modificazione verranno preparate dalla Commissione amministratrice del fondo, e trasmesse alla Giunta alla quale spetterà di approvarle sentita la Società Edison.

Approvato dalla Commissione amministratrice nelle sedute del 2 marzo 1897, 19 novembre 1900, 19 gennaio 1901, 3 marzo 1903.

LA COMMISSIONE

Ing. Luigi Mazzocchi, *Presidente* — Prof. Ulisse Gobbi, *vice Presidente*
Ing. Fedele Borghi — Ing. Luigi Canzi
Rag. Vittorio Friederischen — Avv. Placido Marensi
Sesini Angelo, *Consiglieri.*

Il Segretario-Contabile
Rag. Gaspare Ravizza.

Approvato dalla Giunta municipale in seduta del 9 novembre 1901 e 14 maggio 1903.

FONDO DI PREVIDENZA

a favore del personale della Società Generale Italiana Edison di elettricità

IMPIEGATO NELL' ESERCIZIO DELLE TRAMVIE

nel Comune di Milano

N.° di inscrizione	Cognome e Nome			
	Paternità			
Data di inscrizione al Fondo			Data di nascita	

L'Agente licenziato nei primi 5 anni non può disporre delle somme accreditategli, che vanno a favore del fondo generale

1902	Gennaio	1	Sua quota nel residuo del Fondo dal 1897 al 1900	L	L
			Id. di quello disponibile del 1901	»	»
»	Dicembre	31	Versate per suo conto nell'anno		
				»	L
					L.
1903	Gennaio	1	Sua quota nel residuo Fondo del 1902 . . .		»
»	Dicembre	31	Versate per suo conto nell'anno		L
				L	»
					L.
1904	Gennaio	1	Sua quota nel residuo Fondo del 19.... . .		»
»	Dicembre	31	Versate per suo conto nell'anno		L
				L	»
					L.
1905	Gennaio	1	Sua quota nel residuo Fondo del 19.... . .		»
»	Dicembre	31	Versate per suo conto nell'anno		L.
				L.	»
					L.
1906	Gennaio	1	Sua quota nel residuo Fondo del 19.... . .		»
			A riportarsi		L.

NORME

PEL SERVIZIO MEDICO DEL FONDO DI PREVIDENZA

PEL PERSONALE DELLE TRAMVIE CITTADINE

approvate dalla Commissione amministratrice del fondo nelle Sedute del 15 novembre, 17 dicembre 1898 e 6 maggio 1903

ART. 1. — È istituito il servizio di controllo medico presso l'Amministrazione del fondo di previdenza per gli agenti della Società Edison addetti al servizio delle tramvie cittadine

ART. 2. — Tale servizio di controllo è affidato a medici da nominarsi annualmente dalla Commissione amministratrice del fondo.

Dopo la prima nomina non avvenendo deliberazioni in contrario entro il mese di novembre, i medici si intenderanno confermati anche per l'anno successivo.

ART. 3. — La Commissione amministratrice sia di propria iniziativa che per richiesta dell'agente o della Società Edison potrà aggregare altri medici a quelli di ufficio quando trattasi di constatare l'invalidità permanente o di procedere alla revisione dello stato di invalidità come agli articoli 15 e 16 del Regolamento amministrativo del fondo.

ART. 4. — Sarà sempre in facoltà della Commissione di revocare l'incarico affidato ai medici o ad uno di essi quando trascurassero il disimpegno del servizio loro affidato, o non ottemperassero alle prescrizioni della Commissione.

La scelta del sostituto in caso di malattia o di impedimento dei medici, dovrà essere di aggradimento della Commissione amministratrice.

ART. 5. — Il compenso pei medici è di annue L. 500 per ciascuno.

ART. 6. — La responsabilità del servizio è affidata solidariamente a tutti i medici del fondo, salvo provvedimenti per parte della Commissione nei casi in cui risultassero accertate responsabilità individuali.

ART. 7. — Dal còmpito dei medici è escluso assolutamente la cura delle malattie, nonchè tutto quanto si riferisce agli infortuni sul lavoro, dovendo il loro còmpito riguardare solo il controllo delle denuncie di malattia per le quali corrisponde sussidio il fondo di previdenza creato colla convenzione 29 ottobre 1895 e di cui al Regolamento amministrativo.

Art. 8. — È obbligo dell'agente di tener sempre informata la Società Edison della propria abitazione.

L'agente che cade ammalato dovrà darne notizia immediata alla Società Edison (sede centrale o deposito): non verrà ritenuta valida per gli effetti del sussidio la dichiarazione di malattia se non rilasciata dal medico del fondo.

Art. 9. — L'Agente dichiaratosi ammalato non potrà allontanarsi da Milano nemmeno per ragioni di cura o convalescenza senza autorizzazione scritta dal medico del fondo.

Sarà in facoltà della Commissione di fare eseguire il controllo alla dichiarazione di malattia o di continuazione di malattia anche dell'agente assente da Milano: le spese di trasferta saranno a carico di questi quando la dichiarazione non fosse riconosciuta veritiera dal medico del fondo.

Art. 10. — La Società terrà nella sede centrale apposito registro da cui farà risultare il nome ed il domicilio degli agenti ammalati e redigerà il biglietto d'informazione pel medico.

Art. 11. — I medici dovranno una volta al giorno, preferibilmente dopo le ore 17, recarsi alla sede della Società per prendere la nota delle denuncie di malattia e ritirare il biglietto d'informazione.

Art. 12. — È lasciata facoltà ai medici di concordare fra loro le modalità per le visite e per la distribuzione dei quartieri da visitare, quando ciò sia a maggior vantaggio del buon andamento del servizio, salvo e riservata la responsabilità di cui all'art. 6.

Art. 13. — Il medico dovrà portarsi con sollecitudine, e in ogni modo non più tardi delle 48 ore, alla casa dell'agente denunciato ammalato, per le debite constatazioni.

Dovrà effettuare una seconda visita dopo 17 giorni di malattia od anche prima a suo criterio, secondo la natura della malattia. Dovrà pure visitare l'agente tutte le volte che vi sia sospetto di abusi per parte di questi.

Art. 14. — Se la malattia supera i due giorni, il medico rilascerà all'agente un certificato, sia per ottenere un acconto di sussidio, quando la malattia si protragga oltre i 17 giorni, sia per il saldo a guarigione compiuta.

Il certificato definitivo non potrà rilasciarsi che dal medico che ebbe a controllare la prima dichiarazione di malattia.

Art. 15. — Quando i medici constatassero abusi o trasgressione a quanto prescrivono le presenti norme dovranno rendere immediatamente informata per iscritto la Società Edison e la Commissione amministratrice del fondo; la Società Edison sospenderà la corrisponsione dei sussidi, e l'agente a cui si constatassero abusi od irregolarità, potrà essere punito colla riduzione dei sussidi o colla totale sospensione e rifonderà quanto gli fosse stato indebitamente corrisposto, eventualmente anche con trattenuta sulla paga.

Art. 16. — L'agente accusato di abusi od irregolarità potrà rivolgersi alla Commissione amministratrice del fondo per provare la propria buona fede e l'insussistenza di quanto addebitatogli.

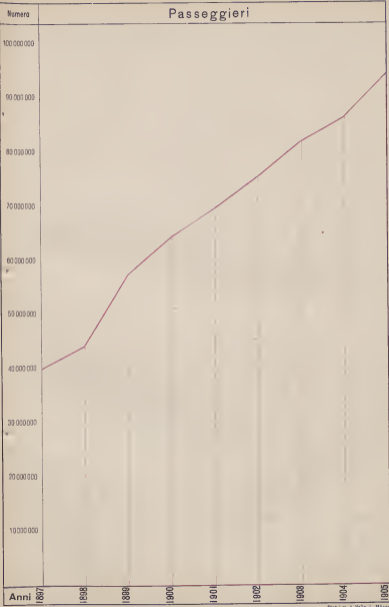
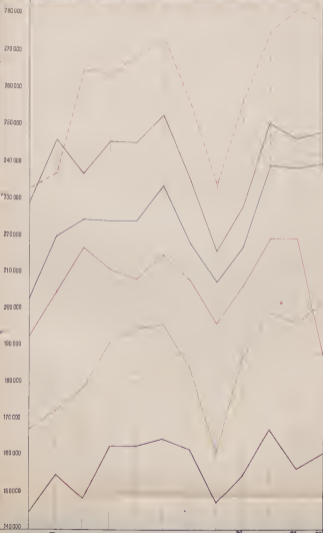
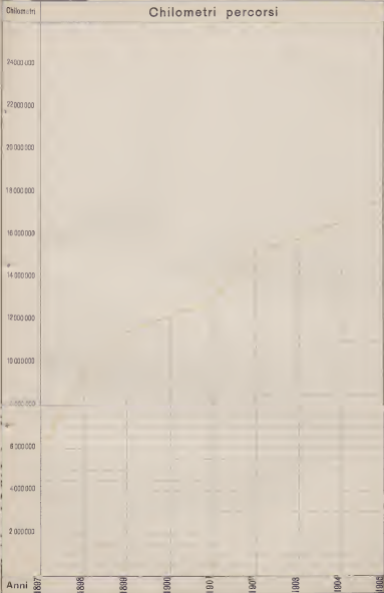
Art. 17. — Qualora il periodo continuativo di malattia di un agente si protragga oltre il 360° giorno, dovranno i medici del fondo procedere collegialmente alla constatazione del grado di inabilità dell'agente e provocare, quando del caso, l'applicazione dell'art. 15 del Regolamento amministrativo per la corrisponsione del sussidio di invalidità.

Art. 18. — Le presenti norme sono stabilite soltanto per la regolarità della gestione del fondo di previdenza in confronto del personale inscrittovi e dei medici incaricati del controllo e non hanno alcuna attinenza coi rapporti della Società Edison, coi propri agenti o col Comune.

LA COMMISSIONE

Ing. Luigi Mazzocchi, *Presidente* — Prof. Ulisse Gobbi, *vice Presidente.*
Ing. Fedele Borghi — Ing. Luigi Canzi
Rag. Vittorio Friederischen — Avv. Placido Marensi
Sesini Angelo, *Consiglieri.*

Il Segretario
Rag. Gaspare Ravizza.

A
Numero
Passeggieri
100 000 000
90 000 000
80 000 000
70 000 000
60 000 000
50 000 000
40 000 000
30 000 000
20 000 000
10 000 000
Anni
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
Stabil. m. A. Vallardi, Milano

B
Numero
Passeggieri trasportati (Rete intera) Media giornaliera
280 000
270 000
260 000
250 000
240 000
230 000
220 000
210 000
200 000
190 000
180 000
170 000
160 000
150 000
140 000
Mesi
Gennaio
Febbraio
Marzo
Aprile
Maggio
Giugno
Luglio
Agosto
Settembre
Ottobre
Novembre
Dicembre
Anni
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905

D
Lire
Introiti dell' esercizio e Proventi del Comune
10 000 000
9 000 000
8 000 000
7 000 000
6 000 000
5 000 000
4 000 000
3 000 000
2 000 000
1 000 000
Introiti dell' esercizio
Proventi del Comune
Anni
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
Stabilim. A. Vallard, Milano